Die

# Gründung der Großherzoglich Badischen Staatseisenbahnen

Beitrag zur Geschichte der badischen Eisenbahnpolitik.

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der philosophischen Doktorwürde

vorgelegt der

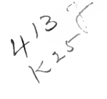
Hohen philosophischen Fakultät der Universität Basel

von


**Edwin Kech**

Betriebssekretär (Eisenbahnpraktikant) bei den Großh. Bad. Staatseisenbahnen

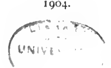
aus Wertheim a. M.




G. Braunsche Hofbuchdruckerei Karlsruhe

1904.

Die

# Gründung der Großherzoglich Badischen Staatseisenbahnen

Beitrag zur Geschichte der badischen Eisenbahnpolitik

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der philosophischen Doktorwürde

vorgelegt der

Hohen philosophischen Fakultät der Universität Basel

von

**Edwin Kech**

Betriebssekretär (Eisenbahnpraktikant) bei den Großh. Bad. Staatseisenbahnen

aus Wertheim a. M.






G. Braunsche Hofbuchdruckerei, Karlsruhe

1904.



Meinen Eltern

in Dankbarkeit!

# Vorwort.

Die Entwickelung des Eisenbahnwesens in Baden nahm einen ganz eigenartigen, von dem in Deutschland sonst üblichen durchaus abweichenden Verlauf. Fast zur gleichen Zeit, in der Preußen dem Wettbewerb des Privatkapitals auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens unter der Oberaufsicht der Staatsgewalt durch das bekannte Eisenbahngesetz die Tore öffnete, schloß Baden, ebenfalls durch Gesetz, die Privatunternehmer von der Mitwirkung an dem neuen Verkehrsmittel aus. Die badische Haupt- und Durchgangsbahn von Mannheim bis Basel wurde zur Staatsangelegenheit gemacht und damit das badische Staatseisenbahnsystem begründet, das trotz aller Wechselfälle bis zum heutigen Tage die badische Eisenbahnpolitik beherrscht. Schon die Tatsache, daß Baden im Gegensatz zu fast allen deutschen Staaten von Anfang an die Wege der Staatsbahnpolitik betrat, macht eine Untersuchung der Gründungsvorgänge, zurückgeführt bis auf die ersten Anfänge der badischen Eisenbahnbewegung, zu einer interessanten Aufgabe. Die Anregung zu der vorliegenden Arbeit empfing ich von meinem verehrten Lehrer, dem Professor der Staatswissenschaften an der Universität Basel, Herrn Dr. Th. Kozak, dem ich für vielseitige Unterstützung hiemit meinen höflichsten Dank ausspreche. Das Material, dem die Ergebnisse der gegenwärtigen Untersuchung entnommen sind, besteht aus den Verhandlungen der beiden Kammern der badischen Landtage von 1831—1838, aus Denkschriften, Vorträgen, und Zeitungsartikeln über das Eisenbahnwesen aus derselben Zeit und aus einer Reihe anderer Publikationen nach Maßgabe des beigefügten Literaturnachweises. Dieses Material wurde mir durch das überaus freundliche Entgegenkommen der Tit. Verwaltung der Großh. Hof- und Landesbibliothek in Karlsruhe, ferner des Archivvorstandes der Zweiten Kammer der badischen Landstände, Herrn Oberrechnungsrat Roth daselbst und des Bibliothekars der Großherzoglichen Generaldirektion der Staatseisenbahnen Herrn Revisor Jäckel zugänglich gemacht, wofür ich den genannten Herren auf diesem Wege bestens danke.

Basel, April 1904.

**Edwin Kech.**

# Inhaltsangabe.

**Einleitung.** Seite



**I. Abschnitt. Das Großherzogtum Baden vor siebzig Jahren.**



**II. Abschnitt. I. Periode bis 1836. Einführung und Befestigung der Eisenbahnidee in Baden.**



**III Abschnitt. Die Jahre 1836/1837. Die Regierung und die Eisenbahnfrage.**



**IV. Abschnitt. Die Eisenbahngesetzgebung des Jahres 1838.**

Anlagen:




# Einleitung.

## Die Aufnahme des Eisenbahnwesens in Deutschland.

Bis zum Jahre 1835 hatte die Einführung der Eisenbahn in Deutschland, d. h. in dem Gebiet des heutigen deutschen Reiches, keine wesentlichen Fortschritte gemacht.

Während in England und Nordamerika das neue Verkehrsmittel, das eben erst die seinen Zwecken angemessene Gestalt erhalten hatte, in kürzester Zeit seine Wirkung auf den Gang der Volkswirtschaft erproben konnte, und auch alsbald in Belgien, Frankreich und sogar in Österreich anerkannt und aufgenommen wurde, war es in Deutschland noch lange nicht in den Vordergrund des öffentlichen Interesses gerückt. In England und Amerika warf sich eine großzügige und nachhaltige Unternehmungskraft mit Energie auf den Eisenbahnbau und wie aus dem Boden gewachsen, bedeckten bald ganze Netze von Schienenwegen das Land. Belgien nahm ein umsichtig ausgedachtes Staatsbahnnetz in Angriff. In Frankreich schickte sich der Staat an, diesem Beispiel der systematischen Eisenbahnausstattung zu folgen, während in Deutschland vorerst nur vereinzelte Stimmen da und dort die öffentliche Meinung auf die Notwendigkeit eines solchen Verkehrsmittels hinwiesen und wenig genug Verständnis fanden. Erst Mitte der 30er Jahre des vorigen Jahrhunderts siegte der Eisenbahngedanke, weil er durch die ihm innewohnende Vernunft eben siegen mußte, und es beginnt die allmähliche Eroberung Deutschlands für das Eisenbahnwesen. Allerdings traf das neue Verkehrsmittel für seine Entwicklung wenig Aussicht bietende wirtschaftliche und politische Zustände in Deutschland an. Ackerbau war die Haupterwerbsquelle, Industrie war wenig vorhanden, und das Verkehrsbedürfnis war dementsprechend gering. Manche Regierungen der deutschen Staaten sahen im Verkehrsbedürfnis eine Gefahr und suchten es durch die Mittel der damaligen Regierungskunst, durch verschleppende Behandlung von Projekten, mißbilligende Kundgebungen und kleinliche Schikane einzudämmen, so gut es eben ging. Diese Stimmung gegen das neue Verkehrsmittel hatte auch die Bevölkerung angesteckt, die gewohnt war, den Staat für sich denken zu lassen und mit den großen politischen Traditionen den Unternehmungsgeist, den weitschauenden Blick und die Hoffnung auf glänzende Änderung der Dinge verloren hatte. Mißtrauisch hielt sich das Kapital fern von den neuen Unternehmungen, deren großartige Tragweite es nicht erkannte, und voll Vorurteil und Abneigung betrachtete die ängstlich an den alten kleinen

Zuständen hängende Masse des Volks die neue Erfindung, in der es nicht den Herold des heranrückenden Fortschritts, sondern den unruhig machenden Friedensstörer zu erblicken vermeinte.

Diese Abneigung und Gleichgültigkeit weitester Volkskreise war der gefährlichste Feind des Eisenbahnwesens in Deutschland, sie hauptsächlich verschafften dem Ausland einen noch lang fühlbar gewordenen Vorsprung, und hier Wandel zu schaffen war die erste Aufgabe der neuen Bewegung. Dem Fortschritt die Bahn gebrochen zu haben, in langen, mühsamen Kämpfen gegen Unverstand, Engherzigkeit und Bosheit den Umschwung der Volksstimmung erzwungen zu haben, das ist das für Deutschland unendlich segensreich gewordene Verdienst einzelner weit ausschauender und mutiger Männer wie Philipp Bader, Newhouse und allen voran der große Patriot Friedrich List. Diesem besonders war von Anfang an klar geworden, daß der Ackerbau, das Rückgrat der Produktion in Deutschland, in seinen Erfolgen gegenüber dem Gewerbefleiß des Auslands je länger je weniger stand halten konnte, daß man diesen ausländischen Gewerbefleiß auch in Deutschland heimisch machen müsse, und daß zur Erreichung dieses Zieles die Eisenbahnen das wirksamste und unentbehrlichste Werkzeug seien. Diese Überzeugung unentwegt in weiteste Kreise getragen und zum Siege geführt zu haben, ist Lists ruhmvolle und zugleich dornenvolle Lebensaufgabe gewesen. In Schrift und Wort bekämpfte er Vorurteile und Unwissenheit, indem er das wahre Wesen der Sache und den ihr innewohnenden Erfolg in zahlreichen Broschüren, Zeitungsartikeln und Vorträgen der öffentlichen Meinung unterbreitete und das Interesse daran wach hielt. Er sammelte und ermutigte die Freunde seiner Ideen und gab ihnen durch eine Reihe von Vorarbeiten, Konzessionsentwürfen und Vorschlägen für Enteignungsgesetze die Handhaben zur Ausführung seiner Ideen. Besonders die Gründung von Eisenbahnkomitees als Initiativorgane ist List zu verdanken, der die Vorzüge dieser Einrichtung gegenüber der in Deutschland bis dahin beliebten Leitung durch Einzelpersonen wohl erkannte. Bald entstanden nach dem Vorbild des von ihm gegründeten und geleiteten Eisenbahnkomitees in Leipzig solche Vereinigungen allerorts, sie gewannen vollends die Unterstützung der Öffentlichkeit und nötigten ihrerseits die Regierungen zum Eisenbahnfortschritt, nachdem diese versäumt hatten, zu tun, was sie nach der politischen und wirtschaftsgeschichtlichen Entwicklung ihrer Länder hätten tun müssen, — nämlich von sich aus an die neuen Verkehrsverhältnisse und Bedürfnisse heranzutreten und den Untertanen den Anstoß zur Ausnützung zu geben.

Um den Verkehrsfortschritt in seinem ganzen Umfang und in seiner ganzen Kraft zu verwerten, mußte Deutschland als ein einheitliches Verkehrsgebiet behandelt werden, wodurch allein die Berücksichtigung und volle Ausnützung des Raums, der geographischen Lage und der darin gegebenen Richtungen des Verkehrs gewährleistet wurde. Aber das »nationale Transportsystem« Lists scheiterte an der Landeshoheit. Wohl ergänzten sich im Laufe der nächsten Zeit die unabhängig von einander angelegten Eisenbahnstrecken wie von selbst zu großen Überlandlinien, wie sie List vorgesehen. Aber bei der politischen Zerrissenheit Deutschlands machte das Eisenbahnwesen und die Eisenbahnpolitik der deutschen Staaten die verschiedenartigste Entwicklung durch und statt planmäßigen Ineinandergreifens herrschte Eifersucht und ungesunde Konkurrenz kleiner künstlich geschaffener und von einander isolierter Verkehrsgebiete.

Unter diesen Umständen ist es wohl zu verstehen, daß sogar innerhalb der einzelnen Territorien die Eisenbahnpolitik oft sehr unkonsequent und schwankend war, indem man keine bindenden Entscheidungen über Anlage der Netze und das Bau- und Betriebssystem zu fällen wagte, sondern eine diplomatisierende Behandlung der Projekte von Fall zu Fall vorzog.

Im Großherzogtum Baden fand der Eisenbahngedanke verhältnismäßig früh Aufnahme und Verständnis. Zu einer brauchbaren Umsetzung in die Wirklichkeit wollte es aber lange nicht kommen. Kostbare Jahre verstrichen mit ängstlichem Zuwarten der maßgebenden Kreise, welche die stille Hoffnung hegten, daß ein anderer Staat den folgenschweren Schritt zuerst tun möchte. Endlich ließen verkehrspolitische Ereignisse in den Nachbarstaaten Baden keine Wahl mehr, es mußte zugreifen, und in der Eisenbahngesetzgebung von 1838 gab es seiner Eisenbahnpolitik die Richtung, welche bis auf den heutigen Tag noch maßgebend ist. Gegenstand folgender Ausführungen wird die Beschreibung und die kritische Würdigung des Gangs der badischen Eisenbahnangelegenheit bis zur Begründung der ersten badischen Staatsbahn sein.

---

## I. Abschnitt.

### Das Großherzogtum Baden vor siebzig Jahren.

#### § 1. Der Staat und die Verfassung.

Baden verdankt sein heutiges Staatsgebiet und seine Stellung als kräftiger deutscher Mittelstaat den politischen und territorialen Umwälzungen, welche die französische Revolution und die napoleonische Herrschaft über das deutsche Staatenleben verhängten, und welche der Regent Karl Friedrich (1738—1811) mit großem Geschick und Glück für sein Haus und sein Land auszunutzen verstand. In der Stärkung und Vergrößerung der bedeutenderen süddeutschen Staaten auf Kosten der unendlich vielen Zwergterritorien, für die im modernen Staatensystem kein Platz mehr war, sah Napoleon ein Mittel, seine Gegner zu trennen und einen guten Teil von ihnen als treue Bundesgenossen an seine Politik zu fesseln. Nachdem Preußen im Sonderfrieden von Basel (1795) die Sache des alten deutschen Reichs im Stiche gelassen, war für Baden und die andern süddeutschen Staaten kein Zweifel mehr über ihre Stellungnahme in der Flut der sich drängenden Ereignisse. Es galt, sich rückhaltlos dem gewaltigen Nachbar in die Arme zu werfen, jeder Widerstand war Vernichtung. Und so tief bedauerlich eine solche Politik deutscher Staaten vom nationalen Standpunkt aus bleibt, der Macht der Tatsachen gegenüber gab es keine andere, und ohne ihre dauernden Wirkungen hätte der neue deutsche Reichsgedanke wohl kaum die territoriale Unterlage gefunden.

Baden hatte im Lunéviller Frieden seinen gesamten linksrheinischen Besitzstand, etwa $^1/_4$ seines ganzen Gebietes, an Frankreich verloren und wurde zunächst durch Einverleibung von Gebietsteilen der Bistümer Speyer, Straßburg, Basel, Konstanz, ferner durch Zuweisung eines Teils der rechtsrheinischen Pfalz mit Heidelberg und Mannheim und einer Reihe von Abteien, Ritterschaften und freien Städten weit über seine Einbußen entschädigt. Im dritten Koalitionskrieg leistete Baden Napoleon Heeresfolge und erhielt im Frieden von Preßburg den Breisgau, die Ortenau und die Stadt Konstanz. Mit dem Eintritt in den Rheinbund sagte sich Baden vom Reich los und erklärte sich als souveränes Großherzogtum. Die Rheinbundstaaten räumten zunächst

mit den in ihren Gebieten eingesprengten standesherrlichen, ritterschaftlichen und geistlichen Gewalten auf, und Baden zog außer anderen Gebieten den Besitz der mediatisierten Fürstenhäuser Fürstenberg, Löwenstein und Leiningen ein. Abgesehen von später erfolgten, kleineren Gebietsänderungen hatte Baden damit seine heutige Gestalt erhalten. Sein Besitzstand war verfünffacht[1]) und stellte sich dar als ein fest geschlossenes, durch keine fremden Gebietsteile durchlöchertes, gut abgerundetes Territorium mit größtenteils natürlichen Grenzen.

Die erste dringende Aufgabe des neuen Großherzogtums war seine innere Festigung durch Zusammenfassung aller altbesessenen und neuerworbenen Gebietsteile zum Einheitsstaat. Diese Verschmelzung konnte sofort beginnen und um so stetiger vor sich gehen, da Baden als Rheinbundstaat zwar schwere Opfer an Menschen und Geld bringen mußte, dafür aber unbedingten Schutz und Beistand nach innen und außen seitens des mächtigen Protektors genoß.

Die in die Jahre 1807—1812 fallende gesetzgeberische und organisatorische Tätigkeit (Konstitutionsedikte) wurde dieser Aufgabe nach allen Seiten hin gerecht und begründete die Lebensfähigkeit des so zu sagen neu geschaffenen Staatswesens so fest, daß auch der Sturz Napoleons keine Gefahr brachte. Es konnte niemand an eine Wiederherstellung der mediatisierten und säkularisierten Gewalten denken, Baden behielt nach Auflösung des Rheinbundes Gebietsstand und Souveränität.

Obgleich die badischen Bevollmächtigten auf dem Wiener Kongreß eine Verpflichtung der deutschen Regierungen zur Einführung von Repräsentativverfassungen nicht von Bundes wegen aufgestellt wissen wollten, betrat man doch sehr bald diese Bahn und am 22. August 1818 erließ der Großherzog Karl die Verfassungsurkunde. Die Mitarbeit des Volkes an den Geschäften des Landes stärkte seine Anhänglichkeit an den neuen Staat, entschädigte für die Verletzung mancher berechtigten Interessen und durchtränkte die verschiedenartigsten Bestandteile des Landes mit dem Gefühl der Zusammengehörigkeit. Erst die Verfassung brachte die unbedingte Staatseinheit, die um so energischer durchgeführt werden mußte, als Bayern alte Ansprüche auf badische Gebietsteile von neuem in schärfster Form geltend machte.

Dem gegenüber wurde die Unteilbarkeit und Unveräußerlichkeit des badischen Staatsgebiets in allen seinen Teilen zum Grundsatz erhoben, die erbliche konstitutionelle Monarchie als Staatsform proklamiert, das Anrecht des derzeitigen Herrscherhauses auf die Krone festgestellt und die Thronfolge geregelt.[2]) Privilegien wurden aufgehoben, die Gleichheit aller Bürger vor dem Gesetz, Glaubens- und Gewissensfreiheit, Freizügigkeit, Schutz der Person und des Eigentums, Unabhängigkeit der Rechtsprechung und ähnliche staatsbürgerliche und politische Rechte der Badener wurden garantiert. Ein Landtag, aus zwei Kammern bestehend, wirkt mit bei der Gesetzgebung, kontrolliert den ganzen Staatsbetrieb und macht die Aufstellung des ganzen Staatshaushalts, die Auflage von Steuern und die Veräußerung von Domänen von seiner Zustimmung abhängig. Zu verantwortlichen Hütern der Verfassung werden die Staatsminister und sämtliche Staatsdiener bestellt.

---

[1]) Im Jahr 1789 64,88 Quadratmeilen, 202 000 Einwohner. Im Jahr 1811 272 Quadratmeilen, zirka 1 000 000 Einwohner.

[2]) Hausgesetz vom 4. Oktober 1817. Regierungsblatt S. 94.

Alsbald nach Einführung der Verfassung starb der Großherzog Karl und die Regierung seines Nachfolgers Ludwig war nicht geneigt, die letzten Konsequenzen zu ziehen und den zahlreichen liberalen Reformbestrebungen der Zweiten Kammer Folge zu geben. Im Sinne des Metternichschen Repressivsystems suchte man durch Verfassungsänderungen und einseitige Interpretation ihrer Bestimmungen die Volksrechte wieder zu beschneiden, die Kompetenzen des Landtags anzuzweifeln, seine Tätigkeit lahmzulegen und ihn durch rücksichtslose Wahlbeeinflussung zum Werkzeug der Regierung, statt zur Vertretung der Volkswünsche zu machen.

Andrerseits verteidigte eine liberale Opposition, die 1831 die Mehrheit errungen hatte, gestärkt durch die Julirevolution von 1830 mit Zähigkeit und Leidenschaft ihre Rechte und zwang die Regierung, in ein liberales Fahrwasser einzulenken und in wichtigen Punkten nachzugeben.[1]) Durch diese Erfolge wuchs die Kampflust der Opposition, in der bald radikale Elemente die Oberhand gewannen, und trotz der fortgesetzt entgegenkommenden Haltung der Regierung griff das Mißtrauen und die Feindseligkeit gegen dieselbe immer mehr um sich, besonders als die Frage der Einigung der deutschen Nation anfing, die Gemüter zu erhitzen.

Zum Schluß noch ein Überblick über die derzeitige Staatsorganisation. An der Spitze der Staatsverwaltung stehen die Ministerien des großherzoglichen Hauses, der Justiz, des Innern, des Handels, der Finanzen und des Krieges, die im Staatsministerium zusammengefaßt sind. Das Staatsgebiet ist nach französischem Muster in ursprünglich zehn, dann acht, seit 1832 in vier Kreise zerlegt (See-, Oberrhein-, Mittelrhein- und Unterrheinkreis), an deren Spitze die Kreisregierungen stehen, und die selbst wieder in eine Anzahl von Amtsbezirken zerfallen. Selbstverwaltungskörper unter staatlicher Aufsicht sind diese Kreise aber nicht, sie sind lediglich Regierungsbezirke und Zwischeninstanzen zwischen dem Amtsbezirk als Verwaltungselement und der obersten Behörde.[2]) Die Rechtspflege hat drei Instanzen, die Amtsgerichte, die Hofgerichte in den Kreisen und das Oberhofgericht in Karlsruhe. Nach der Landesorganisation von 1803 war Justiz und Verwaltung wenigstens in der untern Instanz ungetrennt und erst im Jahre 1852 bzw. 1857 wurde durch landesherrliche Verordnungen durchgängige Scheidung dieser beiden Staatsgewalten ausgesprochen. Eine besondere Verwaltungsgerichtsbarkeit bestand noch nicht. Alle Ausnahmegerichtsbarkeiten, insbesondere die Patrimonialgerichtsbarkeit waren aufgehoben. Eine zeitgemäße Zivilprozeßordnung war 1832 neu erlassen worden, ein Straf- und ein Zivilgesetzbuch (Badisches Landrecht), beide nach französischem Vorbild, galten gleichmäßig für alle Landesteile ohne Rücksicht auf ihre früheren Rechtsvorschriften. Eine neue Strafprozeßordnung und die Einführung der Schwurgerichte waren in Vorbereitung.

---

[1]) Die ursprünglichen Bestimmungen über die Dauer des Landtags wurden wieder eingeführt, Gemeindeordnung, Zivilprozeßordnung, Zehntablösungsgesetz erlassen und auch ein neues Preßgesetz zum Schutz der Preßfreiheit gegeben, das aber bald auf Verlangen des deutschen Bundes wieder aufgehoben werden mußte.

[2]) Die Abschaffung dieser Kreisregierungen und ihre Ersetzung durch Selbstverwaltungskörper beruht auf Gesetz vom 5. Oktober 1863, die Organisation der inneren Verwaltung betreffend. Vergleiche Dr. F. Wielandt: Das Staatsrecht des Großherzogtums Baden, Freiburg 1895, Seite 95 ff.

Die Organisationstätigkeit im ersten Jahrzehnt des Jahrhunderts hatte auch die innern Verhältnisse der Gemeinden und ihre Stellung zum Staat und zur Staatsverwaltung zu ordnen gesucht und in einer Reihe von Konstitutionsedikten und Gesetzen die bis zum Jahr 1832 gültigen gemeinderechtlichen Grundsätze aufgestellt.[1])

Der Unterschied in Stadt- und Landgemeinden wurde beibehalten und ein größeres und geringeres Maß von Freiheiten in Verfassung und Verwaltung daran geknüft. Das maßgebende Organ war der Rat oder das Gericht mit einem Bürgermeister oder Schultheiß an der Spitze. Dieser Behörde war die ganze Gemeindeverwaltung anheimgegeben, die Bürgerschaft in ihrer Gesamtheit oder in Ausschüssen hatten keine oder nur geringe unmittelbare Mitwirkungsrechte. Die Gemeindebehörde wurde zwar von den Bürgern aus ihrer Mitte gewählt, aber vorbehaltlich des Bestätigungs- bzw. Ernennungsrechtes des Staates. Ihre Beschlüsse, soweit sie von irgend welcher Bedeutung waren, unterlagen staatsbehördlicher Genehmigung. Überhaupt betrachtete der Staat die Gemeindeverwaltung als ein fruchtbares Feld seiner beaufsichtigenden und fürsorgenden Tätigkeit und hielt es für seine Pflicht, das ganze Geschäftsgebahren des Gemeinderegiments fortwährend zu überwachen und unablässig mit zu regieren.

Der allgemeine Wunsch nach einer Neuorganisation des Gemeindewesens führte schon 1819 zu einer dahingehenden Regierungsvorlage an den ersten Landtag. Aber der Anschauungen und Interessen waren zu viele, ihre Gegensätze standen einander schroff gegenüber und konnten erst nach langjährigen, schweren Kämpfen einander näher gebracht werden. Erst im Jahre 1831 konnte man sich auf eine Gemeindeordnung einigen, die am 31. Dezember 1831 Gesetz wurde. Die so sehnlich erstrebte Selbständigkeit der Gemeinde war jetzt als Grundsatz festgestellt. An Stelle des staatlichen Bevormundungssystems trat die einfache Staatsaufsicht, besonders in Finanzangelegenheiten; der Einfluß des Staates auf die Bestellung der Gemeindebehörden wurde wesentlich eingeschränkt und dem Selbstbestimmungsrecht und der Selbstbetätigung der Gemeinde in ihren eigenen Angelegenheiten der weiteste Spielraum verliehen. Die Gleichberechtigung der Gemeinden unter sich und gegenüber dem Staat, die fast völlige Aufhebung der Rechtsungleichheit von Stadt- und Landgemeinden, sowie die Abschaffung der politischen Vorrechte und Sonderstellung einzelner Bürgerklassen, die sich besonders in dem Gegensatz von Ortsbürgern und Schutzbürgern unangenehm zum Ausdruck gebracht hatten, waren weitere Fortschritte auf der Bahn zur möglichst uneingeschränkten Selbstverwaltung. Allerdings stand die neue Gemeindeordnung noch völlig auf dem Boden der Bürgergemeinde, d. h. sie beruft nicht alle längere Zeit in der Gemeinde ansässigen Einwohner zur Mitwirkung an der Verwaltung und zum Genuß der Gemeindenutzungen, sondern behält diese Rechte einer beschränkten Anzahl Personen vor, die förmlich in den Verband der Gemeinde eingetreten sind und das ihnen durch Geburt oder Aufnahme zugänglich gemachte Bürger-

---

[1]) Dahin gehören:

a. II. Konstitutionsedikt vom 14. Juli 1807 die Verfassung der Gemeinheiten, Körperschaften und Staatsanstalten betreffend. b. VI. Konstitutionsedikt vom 4. Juni 1808 über die Grundverfassung der verschiedenen Stände. c. Gesetz vom 1. Februar 1809 über die Erlangung und Wirkung der Ortssassenrechte und d. Organisationsreskript vom 26. November 1809.

recht mit dem Willen es zu besitzen und auszuüben, angetreten haben. Vor dieser Einweisung eines Berechtigten in sein Bürgerrecht ruht dasselbe.

Dieses Prinzip findet in der geschichtlichen Entwicklung und den Grundsätzen der damaligen Gesetzgebung in sozialen und wirtschaftlichen Dingen seine Rechtfertigung. Für eine Anteilnahme weiterer Kreise an der Gemeinderegierung war noch kein Platz in einer Zeit der beschränkten Freizügigkeit, der erschwerten Niederlassung und Familiengründung und des Zunftzwangs. Die Gemeindegesetzgebung von 1831 fand ohnedies noch nicht überall gut vorbereiteten Boden. Die Bevölkerung war großenteils noch nicht reif genug für die ersprießliche Ausübung der ihr in den Schoß gefallenen Selbstbestimmungsrechte, sie war noch zu sehr an die Zügel der Staatsobrigkeit gewohnt, so daß, um schweren Störungen im Entwicklungsgang des öffentlichen Lebens vorzubeugen, schon im Jahr 1833 und 1837 einschränkende Bestimmungen hinsichtlich des Grundsatzes der Gleichberechtigung aller Bürger getroffen werden mußten.

## § 2. Das Erwerbsleben.

Vor 70 bis 80 Jahren war England schon ein Industrie- und Handelsstaat in des Wortes weitester Bedeutung geworden. Es hatte die unerschöpflichen Rohstoffe seines Landes und seiner Kolonien zur Verfügung und konnte den ganzen europäischen Kontinent mit Fabrikaten, Manufaktur- und Kolonialwaren versorgen. Anders lagen die Verhältnisse in Deutschland. Die meisten deutschen Staaten waren im wesentlichen auf Urproduktion in Form des Ackerbaues angewiesen. Die Entwicklung Deutschlands zum Industriestaat lag noch in den ersten Anfängen, sie konnte überhaupt erst erfolgreich fortschreiten mit Hilfe der Eisenbahnen. Die Industrie hatte nur in Bergbaubezirken größere Bedeutung und konnte mit der ausländischen nicht konkurrieren, der Handel beschränkte sich auf Einfuhr und Verteilung von Kolonialwaren und fremden Industrieprodukten und Austausch derselben gegen die Erzeugnisse der Landwirtschaft. Diese Verhältnisse treffen in vollem Umfange für das Großherzogtum Baden im zweiten und dritten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts zu. Die Landwirtschaft, speziell der Ackerbau, ist die weitaus wichtigste Erwerbsquelle des Landes. Die Verschiedenheit des Bodens und des Klimas ruft die größte Mannigfaltigkeit der Wirtschaftssysteme und Anbauweisen hervor. Etwa $^2/_3$ des Flächeninhalts (zirka 8900 qkm) dienen der landwirtschaftlichen Kultur und $^1/_3$ (zirka 5500 qkm) besteht aus Waldland. Sumpf, Fels oder sonstiges Ödland kommt nirgends in größerer Ausdehnung vor.

Der Körnerbau überwiegt im nördlichen und südlichen Hügelland, von der nördlichen Abdachung des Schwarzwaldes bis an den Neckar und Main und in der Bodenseegegend, im Hegau, der Baar und dem oberen Rheintal. Er deckt nicht nur den Bedarf des Landes an Brotfrüchten, sondern ist noch imstande, die Versorgung der Schweiz mit zu übernehmen und bedeutende Mengen nach Württemberg und Bayern auszuführen. Die Konkurrenz der großen Getreideländer Ungarn, Rußland und Amerika ist noch zu gering, um Absatz und Rentabilität des badischen Getreidebaus ungünstig zu beeinflussen.

Das. Hauptgebiet des Handelsgewächsbaus ist die Rheinebene, mit den angrenzenden Vorbergen des Schwarzwaldes, dem Kaiserstuhlgebiet und dem untern Neckartal, im ganzen etwa ein Viertel des Landes. Seine Erzeugnisse sind Ölgewächse, Mais, Krapp, Weberdistel, Tabak, Hopfen, Hanf, Flachs, Zichorien und Zuckerrüben, sie finden noch einen lohnenderen Absatz, als unter der erdrückenden ausländischen Konkurrenz der Jetztzeit, die z. B. den Hanf- und Flachsbau völlig lahmlegte.

Wichtiger als die Kultur der Handelsgewächse ist der Anbau von Kartoffeln und Futterkräutern als Grundlage einer ausreichenden und rentabeln Viehhaltung. Ein Drittel des landwirtschaftlichen Areals besteht aus Wiesen und Weide. Die letztere hat ihre größte Ausdehnung in den höheren Lagen des Schwarzwaldes, wo der Grund und Boden ganzer Bezirke hauptsächlich dem Weidegang dient. Der Weinbau ist in der Seegegend, dem oberen Rheintal, dem Markgräfler Land, dem Kaiserstuhl, der Ortenau, am Neckar und am Main heimisch. Er nimmt noch in den 20er Jahren eine Fläche von 27 000 ha ein und bemüht sich, den Anregungen des Markgrafen Karl Friedrich folgend, erfolgreich um die Kultivierung wertvoller Sorten. Allerdings beginnt jetzt schon wegen fortwährender Steigerung der Betriebskosten, wiederholten Verlusten durch Frost und Abnahme des Weinkonsums eine quantitative Verminderung einzutreten, und große Strecken Rebgelände werden für Obstbau und Forstwirtschaft in Anspruch genommen.

Fast ebenso bedeutend wie der Weinbau ist der Obstbau in Baden. Ein großer Teil der Felder, besonders an der Abdachung des Gebirges gegen die Rheinebene ist mit Obstbäumen besetzt, wodurch die natürliche Fruchtbarkeit des Bodens erst recht ausgenützt wird. Der Ertrag ist meist zum Verbrauch in der eigenen Wirtschaft oder in dem dem Erzeugungsort näher gelegenen Gebiet bestimmt und kommt für Ausfuhr, besonders über die Grenze, wenig in Betracht. Die weiten, durch Lage, Klima und Bodenbeschaffenheit weniger dem Feldbau als vielmehr der Wiesen- und Weidwirtschaft günstigen Landstrecken wiesen die badische Landwirtschaft schon frühe auf intensive Viehhaltung hin, die in dem Maße an Wichtigkeit gewann, als ausländische Konkurrenz das badische Korn und die Handelspflanzen immer mehr vom Markte verdrängten. Schon in den 30er Jahren wurde Baden in seinem Rindviehbestand nur von Württemberg und Sachsen übertroffen. Man schätzte ihn auf eine halbe Million Stück, die etwa zur Hälfte, in einigen Landesgegenden bis zu 80% als Gespannvieh benutzt werden. Ein- und Ausfuhr von Vieh hält sich ungefähr im Gleichgewicht. Die Erträgnisse der Viehhaltung machen den vierten Teil des Wertes der gesamten landwirtschaftlichen Produktion des Großherzogtums aus. Die Pferdehaltung steht weniger wegen ungeeigneter Zuchtverhältnisse, als vielmehr wegen der besonders im Kleinbesitz beliebteren Ausnutzung des Rindviehs als Zugtier nicht auf dieser Höhe. Die Zahl der Pferde (zirka 70 000) nimmt mit der Verbesserung der Straßen, dem Aufkommen der Dampfschiffahrt auf dem Rhein und des dadurch verringerten Bedarfs an Gespannen langsam ab.

Die Schafhaltung (1832 rund 196 000 Stück) nimmt mit zunehmend intensiver Bodenbewirtschaftung ab und ist besonders für Wollerzeugung nicht von Bedeutung. Der Bestand an Schweinen ist, obwohl fortwährend schwankend, für jene Zeit viel höher zu taxieren, als in der Gegenwart.

Über ein Drittel des gesamten Staatsgebietes war Waldland, durchweg in gutem, ertragsfähigem Zustand. Die Bewaldung ist ungleichmäßig über das Land verteilt, ohne daß jedoch ein Landesteil waldlos wäre. Laub- und Nadelhölzer sind ungefähr gleich stark vertreten. Bevorzugt wird die Kultur der Hochwälder zur Erzeugung des wertvolleren Nutzholzes, das auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen und -bächen gute Transportgelegenheit und besonders in Holland und den Rheinlanden lohnenden Absatz fand. Der Wert der gesamten Waldbestände wurde auf rund 400 Millionen Mark angegeben, mit einem jährlichen Erträgnis von etwa 3% dieses Kapitals.

Auffallend ist der geringe Besitz des Staates an Forsten (etwa 243 000 Morgen, gleich 17 bis 18% der Gesamtwaldfläche); Gemeinden und Private sind mit 46 bis 47%, bzw. 32 bis 33% ausgestattet. An Feldgütern besitzt der Staat in allen Teilen des Landes rund 50 000 Morgen, meist ehemaliges Eigentum der dem Großherzogtum einverleibten Herrschaften. Dieser Domanialbesitz ist zwar an sich ein sehr ansehnlicher, aber doch zu gering, um die landwirtschaftlichen Besitzverhältnisse irgendwie zu beeinflussen.

Hinsichtlich der Besitzverteilung in der Landwirtschaft weisen die einzelnen Landesteile große Verschiedenheiten auf, je nach dem geltenden Erbrecht in Immobilien, nach Bodenklima und Absatzverhältnissen. Der auf dem Hofgüterrecht und dem gewohnheitsrechtlichen Anerbenrecht begründete Großgrundbesitz (über 100 Morgen pro Wirtschaft) ist schwach vertreten und beschränkt sich auf etwa 700 Großgüter mit 6 bis 7% der gesamten Anbaufläche im Schwarzwald und im nördlichen und südlichen Hügelland. Über die Hälfte des gesamten landwirtschaftlichen Areals ist auf eigentliche rein landwirtschaftliche Betriebe verteilt an einen landwirtschaftlichen Mittelstand von rund 60 000 Betrieben (27% aller Betriebe) in der Größe von 10 bis 100 Morgen. Etwa ein Drittel des gesamten Kulturbodens ist durch fortwährende Erbteilung stark parzelliert in Besitzungen unter 10 Morgen und verteilt an fast drei Viertel aller landwirtschaftlichen Haushaltungen. Allerdings wurden die Schäden dieser Zersplitterung wieder ausgeglichen, einmal durch außerordentliche Fruchtbarkeit des gut bearbeiteten Bodens und dann durch guten Absatz besonders von Gartenprodukten, sowie durch mannigfachen lohnenden Nebenverdienst in den zwar kleinen, aber ziemlich zahlreichen Städten des Landes, und im großen und ganzen muß man die landwirtschaftliche Besitzverteilung eine für das wirtschaftliche Leben des Großherzogtums gedeihliche nennen.

Neben der Landwirtschaft und den ihr verwandten Produktionszweigen nahmen Gewerbe und Industrie einen weniger bedeutenden Rang in der badischen Volkswirtschaft ein. Der Zweck dieser stoffverarbeitenden Tätigkeit war lediglich die Deckung lokaler Bedürfnisse und die Versorgung besonders der Landwirtschaft mit den ihr nötigen Hilfsmitteln. Von einer Konkurrenz mit ausländischen Industrieartikeln auf dem Welt- oder nur auf dem Binnenmarkt war noch keine Rede, da viel zu wenig Großbetriebe vorhanden waren, die über die nötigen Kapitalien, Arbeitskräfte, Maschinen und Transportgelegenheiten verfügt hätten, um z. B. der weit überlegenen englischen Industrie den Absatz streitig zu machen. Dies hatte seinen Grund hauptsächlich in der verteuerten Beschaffung von Roh- und Hilfsstoffen, die bei noch wenig entwickelten Verkehrsmitteln meist von auswärts bezogen werden mußten, da Baden mit Kohlen, Erzen und ähnlichen mineralischen Produkten sehr spärlich

ausgestattet ist. Eine Anzahl mittlerer Betriebe in kleinen Fabriken und der handwerksmäßige Kleinbetrieb beherrschten weitaus die Produktion.[1]) Auch die Heimarbeit im Anschluß an die landwirtschaftliche Tätigkeit war von großer Bedeutung und erzielte von jeher besonders im Schwarzwald große Erfolge. Die Dichtigkeit und der Charakter der Bevölkerung, die Lage Badens an dem die Verbindung mit dem Ausland begünstigenden Rheinstrom stellten aber eine rasche gewerbliche Entwicklung des Landes in Aussicht, die alsbald nach Eintritt Badens in den Zollverein auch tatsächlich einsetzte und Richtung und Umfang bald ahnen ließ.

Der Bergbau war der geologischen Beschaffenheit des Bodens entsprechend gering in Umfang und Ertrag. Im Betrieb waren 7 Eisen-, 3 Kohlen-, 1 Blei-Bergwerk und verschiedene kleinere Galmei- und Silbererzgruben mit zusammen nicht ganz 1000 Arbeitern, doch herrschte auf diesem Gebiete eine regere Tätigkeit als heute,[2]) es konnten 28 größere und kleinere Eisenwerke (mit $2^1/_2$ Millionen Gulden Produktionsertrag), 6 Hüttenwerke und 1 Walzwerk mit Rohstoffen versorgt werden. Wichtiger war die von der Schweiz aus eingebürgerte Textilindustrie, die von kapitalkräftigen Fabrikanten über das ganze Wiesental, das Albtal und die angrenzenden Gebirgsgebiete verbreitet wurde und besonders in der Baumwollbranche einen so nachhaltigen Aufschwung erlebte, daß Baden heute noch in der Baumwollweberei in vorderster Reihe in Deutschland stehen kann. Da die Textilindustrie sofort als Großbetrieb auftrat und diese Unternehmungsform im Land erst heimisch machte, wurde sie einer der Faktoren, denen die Anregung und die Entwicklung des industriellen Lebens in Baden überhaupt zu danken ist. Weiter kommen in Betracht Uhren-, Orgel- und Musikautomatenfabrikation, die als uralte Erwerbszweige in den Tälern des mittleren Schwarzwalds heimisch, teils in den Fabriken von Hornberg, Triberg, Villingen, teils in den Bauernstuben von Furtwangen und Umgebung ihre in die ganze Welt verschickten und gut bezahlten originellen Artikel herstellte. Als Nebenbeschäftigung der ländlichen Bevölkerung blühen im ganzen Schwarzwald Strohflechterei, Holzschnitzerei, Verfertigung von groben Holzwaren, wie Kübel, Siebe, Löffel (sogenannte Schauflerwaren), allerdings schon eingeengt durch die eben einsetzende fabrikmäßige Herstellungsweise. Gedenkt man noch des Pforzheimer Bijouteriegeschäfts,[3]) der sich entwickelnden Papier- und Glasfabrikation, sowie der Gewinnung und Verarbeitung von Kochsalz in den beiden Staatssalinen Rappenau und Dürrheim, so wären die für das Baden der 30er Jahre des vorigen Jahrhunderts durch Umfang und Rentabilität maßgebenden Industriezweige zusammengestellt.

[1]) 1829 161 Fabriken mit 2756 Arbeitern. 1849 335 Fabriken mit 17 105 Arbeitern.

[2]) Die Albbrucker Hüttenverwaltung lieferte ein wegen seiner Struktur sehr gesuchtes Eisen und den englischen völlig ebenbürtige Waren.

Die badische Eisengewinnung wurde überhaupt erst völlig unrentabel, als die Bearbeitung des Eisens mit Steinkohlen die in Baden einzig tunliche Holzkohlenbearbeitung zu verdrängen begann.

Die Steinkohlengewinnung dagegen war wegen geringer Brauchbarkeit und Versandfähigkeit des Materials nie von Bedeutung für die badische Industrie.

[3]) Die Pforzheimer Bijouterieindustrie erlebte durch den Eintritt Badens in den Zollverein einen sofortigen intensiven Aufschwung, die Zahl der Fabriken stieg von 1826 bis zum Jahr 1836 von 3 auf 11, die Zahl der Arbeiter von 247 auf 900.

Der ganzen wirtschaftlichen Struktur Badens entspricht auch sein Handel und dessen Bedeutung. Es ist der Handel des Landwirtschaftsstaats mit beginnender Entwicklung der Industrie. Als Ausfuhrartikel kommen fast ausschließlich in Betracht überschüssige Erzeugnisse des Ackerbaus, der Viehzucht und Forstwirtschaft, nur in geringen Mengen Fabrikate. Der Einfuhrhandel bringt vor allem Kolonialwaren, ausländische Genußmittel, Geräte und Maschinen, ferner Hilfsstoffe und Halbfabrikate für die im Lande ansässigen Gewerbe, und endlich der innere Handel bezweckt den Ausgleich der verschiedenen inländischen Produkte über alle Landesteile und Verteilung der Einfuhrartikel über dieselben. Der Transithandel, sofern es sich wirklich um solchen, d. h. in der Hauptsache um Speditionshandel dreht und nicht lediglich um Durchfuhr fremder Waren in fremdes Gebiet, ist von geringer Bedeutung. Der Sitz des Großhandels war damals schon Mannheim, das die Vorteile seiner für Handel und Verkehr unübertrefflichen geographischen Lage ungeschmälert genoß, obgleich Hafenanlagen, Lagerhäuser und andere zur Bewältigung seiner Aufgaben zweckdienliche Einrichtungen noch in ziemlich ungenügendem Maße vorhanden waren. Die große Masse des nach dem Niederrhein bestimmten badischen Getreides, Holzes und Tabaks strömte in Mannheim zusammen, um dort Käufer zu finden, und andrerseits wurden in Mannheim die meisten ausländischen Kolonialprodukte und Fabrikate gelöscht und von da in das ganze badische Land, in die Schweiz und die angrenzenden Teile von Bayern und Württemberg verfrachtet. Von andern Handelsplätzen sind noch bemerkenswert Kehl für Hölzer und Hanf, Karlsruhe und Bühl für Kolonialwaren. Auf dem Lande selbst war fast nur der Detailhandel zuhause mit Manufakturen, Tabak, Kolonialwaren und Spezereien als Hauptartikel.

## § 3. Der Verkehr.

Die dichte Bevölkerung des Landes, die nicht ungünstigen Produktions- und Konsumtionsverhältnisse und ganz besonders die für das Verkehrsleben geradezu wie geschaffene geographische Lage gaben schon eine gute Grundlage für einen Personen- und Warenverkehr, der an Umfang und Dichte im damaligen Deutschland nicht leicht ein ebenbürtiges Beispiel fand. Außer dem sehr lebhaften Binnenverkehr, der sich ohne bestimmte Richtung in alle Täler und Gaue des Landes erstreckte, behielt Baden durch alle Zeitläufe hindurch einen großen Teil der Durchfuhren, welche die Handelsbeziehungen zwischen Schweiz und Italien einerseits und Norddeutschland, Holland, Nordfrankreich und besonders England andererseits im Gefolge hatten. Das Rheintal hat seine Wichtigkeit als eine der Haupthandelsstraßen von Europa infolge von historischen und politischen Ereignissen zwar abgeschwächt, aber nie eingebüßt. Dieser Durchfuhrverkehr, soweit er das rechte Rheinufer aufsuchte, verfolgte seine Bahn über die Gotthardstraße nach Basel und rheinabwärts oder über den Splügen, das Hochrheintal bis zum Bodensee, von da über die alte Kinzigstraße, teils über Kehl nach Frankreich, oder vereinigt mit dem erst-erwähnten Verkehrszug nach Frankfurt oder Mannheim. Die Hauptverkehrsadern des Landes sind der Rhein mit den zu seiner Ergänzung in der Eigenschaft als Transportmittel dienenden parallel ziehenden Landstraßen der Rheintal-

und der Bergstraße, die von dieser letzteren bei Offenburg abzweigende, das Kinzigtal verfolgende und an den Bodensee[1]) führende Schwarzwaldstraße und endlich der Neckar in seinem Mittel- und Unterlauf. Der Main gehört auf eine zu kurze Strecke dem Lande an, um eine größere Rolle im badischen Verkehrsleben zu spielen. Die sehr zahlreichen Wasseradern sind für den Verkehr wegen ihrer Kürze, ihres Gefälles und der gebirgigen Lage ihres Stromgebiets für Verkehrszwecke wenig geeignet. Der Bodensee ist mehr als Verkehrssammelbecken, denn als Verkehrsader zu benutzen. Kanäle waren in Baden nie vorhanden, an ihre Stelle trat ein gut verteiltes, in brauchbarem Zustand erhaltenes, teils vom Staate, teils von den Gemeinden erstelltes Landstraßennetz, das im Jahre 1834 eine Länge von 2268,8 km ausmachte. Der Verkehr auf dem Rheinstrom war vor dem Bau der Eisenbahnen ein viel lebhafterer als jetzt, besonders auf der Strecke zwischen Kehl und Basel. Als Berggüter wurden verfrachtet Roheisen, Eisenwaren, Kolonialwaren, Tabak; zu Tal fuhren Wein, Vieh, Leder, Brennholz, Feldfrüchte und Steine. Anfangs der 30er Jahre eröffnete die Kölner Dampfschiffahrtsgesellschaft ihren Personenverkehrsdienst von Mannheim nach Maxau, der sehr gut funktionierte und rentierte, aber nach Einführung der Eisenbahnen die Konkurrenz nicht mehr bestehen konnte und 1855 aufhörte. Weniger Erfolg hatte ein Ende der 30er Jahre von einer Mainzer Gesellschaft unternommener Versuch einer Dampfschiffahrtsverbindung von Straßburg nach Basel, indem sich nach wenigen Fahrten die technischen Schwierigkeiten als unüberwindlich darboten. Die Stromverhältnisse gestatteten überhaupt nur auf der Strecke Mannheim — Maxau eine ungehinderte und ausgiebige Schiffahrt. Von da ab mehrten sich die Schwierigkeiten mit jedem Kilometer stromaufwärts. Umladungen in kleinere Fahrzeuge, die von Menschen gezogen wurden, verteuerten den Transport ganz ungemein. Niedriger Wasserstand, wechselnde Sandbänke, Hochwasser, Grundeis geboten jeder Schiffahrt wochen- und monatelang Stillstand. Auch ohne besondere Zufälle dauerte jede Reise von Mannheim bis Basel mehrere Wochen, so daß die Verfrachter vielfach die kostspieligere aber zuverlässigere Beförderung durch Fuhrwerke vorzogen. In diesen Beschwerlichkeiten und Gefahren der Oberrheinschiffahrt liegt die Ursache für den geringen Umfang (30 Schiffe zu je 120 t Ladefähigkeit) und ihre geringe Widerstandsfähigkeit gegenüber der Konkurrenz der Eisenbahnen, welche die Schiffahrt zwischen Mannheim und Kehl schwer beeinträchtigte, und die zwischen Kehl und Basel aber völlig auflöste. Unter diesen Umständen lag die Wichtigkeit des Rheins für das badische Verkehrswesen schon damals weniger in seiner Eigenschaft als Transportmittel, als vielmehr in der Tatsache, daß die Großschiffahrt rheinaufwärts in Mannheim endigte, so daß sich hier ein natürlicher Stapel-

[1]) Ende der 20er Jahre entwickelte sich am Bodensee auf einmal ein lebhafter Umschlagshandel zwischen der Schweiz und Italien einer- und Frankreich und Frankfurt andrerseits. In dem Ort Sernatingen (heute Ludwigshafen) ließen sich große Speditionsfirmen nieder und da man von der Dampfschiffahrt weiteren Aufschwung erhoffte, wurde 1824 bis 1826 ein Lagerhaus gebaut und ein Hafen angelegt und später erweitert. Die Entwicklung des süddeutschen Eisenbahnwesens wies dem Verkehr aber andere Wege, und die Bedeutung des Ortes war rasch dahin. Überhaupt hat bis in die Neuzeit der Bodensee an Bedeutung für den Verkehr Badens erheblich eingebüßt und erst in den letzten zwanzig Jahren gibt's eine Wendung zum Bessern.

und Umschlageplatz entwickeln konnte, der besonders seit Einführung der Dampfschiffahrt die Grundbedingungen zu mächtigem Aufschwung in sich trug.

## § 4. Wirtschaftspolitik und Staatsfinanzen.

Das wirtschaftlich bedeutsamste Ereignis der 30er Jahre war für Baden der Anschluß an den am 1. Januar 1834 ins Leben getretenen deutschen Zoll- und Handelsverein. Den Sonderzollverbänden, wie dem bayrisch-württembergischen und dem preußisch-hessischen gegenüber hatte sich Baden stets ablehnend verhalten. Es lag kein Grund vor, die zollpolitische Sonderstellung mit der nach geographischer Lage und wirtschaftlichen Zuständen sehr günstig wirkenden Tendenz zum Freihandel zu opfern und die wohlgeordnete und gut funktionierende und deshalb trotz der niedern Zölle ziemlich ertragreiche Zollverwaltung mit einer den speziell badischen Interessen weniger zusagenden zu vertauschen.[1])

Dem neugegründeten großen Zollverband gegenüber mußte Baden aber seine Politik ändern, wollte es sich nicht einer schließlich doch gefährlich werdenden Isolierung aussetzen, und so hörte es am 1. Januar 1836 auf, ein selbständiges Zollgebiet zu sein. Daß bei dem Übergang zu den im Zollverein im Interesse Nord- und Ostdeutschlands eingeführten höheren Zollsätzen mancherlei Störungen und unangenehm empfundene Umwälzungen im Wirtschaftsgetriebe vorkamen, ist begreiflich, aber die daraus entspringenden Schäden wurden bald überwunden durch einen fast unmittelbar einsetzenden, alle Erwerbszweige durchdringenden Aufschwung. Die Freizügigkeit für Personen und Waren im ganzen Vereinsgebiet hob den Verkehr mächtig und feuerte den Unternehmer zur Ausbeutung des ihm so unerwartet rasch erschlossenen Marktes an. Der Anschluß an mächtige Verbündete gab Baden festen Rückhalt gegen die schon oft bedrohlich gewordenen Retorsionsmaßregeln von Frankreich und Oesterreich und der Grenzschutz konnte wirksamer und viel billiger als vorher durchgeführt werden.

Jetzt erst ist die Möglichkeit geschaffen, die Vorteile der Lage und der natürlichen Verkehrswege uneingeschränkt auszunützen, die latenten wirtschaftlichen Kräfte und Mittel heranzuziehen, sie durch rege Verbindungen mit dem Vereinsgebiet zu ergänzen und zu erfolgreichem Eintreten in das industrielle und gewerbliche Leben Deutschlands aufzubieten.

Weitere Marksteine auf dieser zur Verkehrs- und Wirtschaftsfreiheit führenden Bahn waren Aufhebung der Chausseeabgaben für Staatsstraßen im Jahre 1830, Abschaffung der Straßenbaufrohnden 1831, Beitritt zu der Rheinschiffahrtsakte von 1831, welche alle eigentlichen Schiffahrtsabgaben auf dem konventionellen Rhein beseitigte, verbessernde Abänderungen der Chausseeordnung und endlich eine durchgreifende Grundentlastung, bestehend in der Abschaffung und Ablösung aller Frohnden, Zehnten und Gülten und Ersetzung derselben durch ein rationelleres und gerechteres Steuersystem.

---

[1]) Die Zolleinnahmen betrugen:

1832/33 netto rund 1 000 000 fl., und 1834/35 netto rund 1 256 000 fl. Vergleiche Regenauer: »Staatshaushalt des Großherzogtums Baden, Seite 524 ff.«

Der Staatsaufwand wurde im wesentlichen durch Steuern bestritten, der Ertrag der Domänen und das Treffnis an Zöllen standen weit zurück. An direkten Steuern wurden erhoben: Grund-, Häuser-, Gewerbe-, Kapital- und Klassensteuer, an indirekten Steuern: Weinakzise, Weinohmgeld, Patentgebühr, Biersteuer, Branntweinsteuer, Schlachtviehakzise, Liegenschafts-, Schenkungs- und Erbschaftsakzise.

Daneben bestanden Salz- und Spielkartenmonopol und die von jeder Staatstätigkeit unzertrennlichen Gebühren, Taxen und Sporteln. Die Staatsschulden beliefen sich im Jahre 1818 auf 27 490 000 Mark, wurden durch außerordentliche Tilgungen aus Überschüssen des Staatshaushalts teilweise abgetragen und erreichten im Jahre 1838 ihren tiefsten Stand mit 14 645 000 Mark zu einem durchschnittlichen Zinsfuß von $3^1/_2$%.

Der umlaufende Betriebsfonds in den 30er Jahren betrug durchschnittlich 5 bis $5^1/_3$ Millionen Gulden. Das Budget des Jahres 1835 enthält in Roheinnahmen 12 213 921 fl., davon gehen ab an Lasten und Verwaltungskosten 4 244 802 fl., so daß die Reineinnahme 7 969 119 fl. beträgt. Von dieser entfallen auf:

| | |
|---|---|
| Direkte Steuern . . . . . . . . . | 2 681 779 fl. |
| Indirekte Steuern . . . . . . . . | 1 318 370 fl. |
| Zölle . . . . . . . . . . . . | 1 041 951 fl. |

und der Rest auf Erträgnisse von Domänen, Forsten, Salinen, Staatsbergwerken und Hütten, auf Justiz- und Polizeigefälle, Sporteln der innern Verwaltung und sonstige kleinere Einkünfte.[1])

Der eigentliche Staatsaufwand beträgt 7 919 960 fl., so daß das Budget mit einer Mehreinnahme von 49 159 fl. abschließt. Und dabei sind 1 145 970 fl. als Tilgungsquote der Staatsschuld eingestellt, so daß die Ergebnisse des Staatshaushalts gewiß als sehr befriedigende anerkannt werden müssen.

[1]) Vergleiche Regenauer: Staatshaushalt des Großherzogtums Baden, Seite 725/6.

## II. Abschnitt.

### I. Periode bis 1836. Einführung und Befestigung der Eisenbahnidee in Baden.

#### § 5. Agitationsschrift des L. Newhouse für den Bau von Eisenbahnen in Baden.

Die Kunde von der Erfindung eines Kraftfahrzeuges von überraschender Leistungsfähigkeit und seiner erfolgreichen Verwendung auf der Liverpool-Manchesterbahn fand in Baden, wie allerwärts in Deutschland, vorerst wenig Widerhall. Es fehlte in den weitesten Kreisen der Bevölkerung, wie bei den maßgebenden Persönlichkeiten der Regierung und der Kammern durchaus das Verständnis für die weltbewegende Tragweite der Verkehrsereignisse der Jahre 1829 und 1830, und niemand ahnte, daß eine Umwälzung auf allen Gebieten des menschlichen Lebens im Anzug sei, die bald auch das eigene Land überfluten müsse.

Als im Spätjahr 1831 der Abgeordnete Fecht in einer Sitzung der Zweiten Kammer den Sieg der Stephensonschen Lokomotive und die Eröffnung der Liverpool-Manchestereisenbahn zur Sprache brachte und der Überzeugung Ausdruck verlieh, daß das großartige Verkehrsmittel in Bälde auch in Baden als Hebel des Fortschritts mit Naturnotwendigkeit seinen Einzug halten müsse, fand er keinen Beifall. Man erwiderte ihm mit kaum verhaltenem Spott, »daß er seiner Zeit viel zu weit vorauseile« und damit war die Angelegenheit erledigt, irgend welche Anregung aus dieser Debatte äußerte sich im Lande nur ganz vereinzelt und noch im Anfang des Jahres 1833 hatte die neue Idee noch recht wenig Boden erobert.[1])

---

[1]) Eine der angesehensten und vielseitigsten Zeitungen des damaligen Deutschland, die Augsburger (später Münchener) »Allgemeine Zeitung« führt in einem Artikel in Nr. 25 des Jahres 1833 bittere Klage über diese Rückständigkeit und fordert zu raschem energischen Nachholen des Versäumten auf: Man fängt an, mit Beschämung zu lesen, wie England und Amerika sich mit ganzen Netzen von Eisenbahnen überspinnen, wie Frankreich dem großen Anstoß folgt und selbst Österreich nicht zurückbleibt. Es erregt sogar bei uns, die wir doch nicht übermäßig vorwärts eilen, Verwunderung, daß dieser Gegenstand noch in keiner Ständeversammlung zur Sprache gekommen, als ob Handel, Gewerbefleiß und Ackerbau im Innern nicht mehr zu wünschen hätten, während doch mit jedem Jahr die Zahl derer, die aus Mangel an Arbeit und Verdienst ihr Vaterland verlassen, um Tausende steigt. Man spreche in Süd-

Dieser Boden mußte erst durch eine ausgiebige und nachhaltige Agitation seitens einzelner, ihrer Zeit wirklich vorauseilender Geister gelockert werden, um Früchte zu bringen. Als Vorkämpfer und Bahnbrecher für die Nutzbarmachung der neuen Erfindung in Baden tat sich vor allem **L. Newhouse**, Kommerzienrat in Mannheim, hervor. Von seinem Wirken ging ein gewaltiger Umschwung in der öffentlichen Meinung des Landes aus, er wurde für die weitere Entwicklung der Dinge so bedeutsam, daß man seinen Namen an die Spitze jeder Geschichte des badischen Eisenbahnwesens stellen muß.

Im Mai 1833 übergab er seine an den Großherzog Leopold gerichtete Denkschrift, betitelt: »Vorschlag zur Herstellung einer Eisenbahn im Großherzogtum Baden von Basel bis Mannheim und an den Bodensee« der Öffentlichkeit.[1]) Diese ziemlich umfangreiche Schrift stellte alle, bisher nur vereinzelt und bruchstückweise bekannt gewordenen Tatsachen über die Entstehung, Entwicklung, das Wesen und die ersten Erfolge der Eisenbahn im allgemeinen zusammen. Sie wies auf die überaus günstigen geographischen, ökonomischen und politischen Vorbedingungen für ihre Einführung gerade in Baden hin, stellte die daraus entspringenden Fortschritte den Nachteilen im Falle der Ablehnung gegenüber und gab die Mittel und Wege an, durch welche sich sein Plan verwirklichen ließe unter möglichster Schonung der bestehenden wirtschaftlichen Verhältnisse und unter Zerstreuung der mit Einführung jeder größeren Neuerung da und dort augenblicklich auftretenden, aber bald nachlassenden Benachteiligung einzelner Klassen von Erwerbenden.

Als vorbildlich bezeichnet Newhouse die Leistungen der Engländer in der Entwicklung des neuen Verkehrsmittels, die mit dem Bau der Liverpool-Manchestereisenbahn und der Anwendung der von Stephenson erfundenen Lokomotive den Beweis für die Lebens- und Leistungsfähigkeit der Eisenbahn überhaupt erbracht haben. An der Hand von technischen Zeitschriften, wie das Polytechnische Journal des Dr. Dingler, Mechanics Magazine, The Scotsman, von Kommissionsberichten an das englische Parlament und von Geschäftsberichten und Bilanzabschlüssen der Liverpool-Manchesterbahn selbst

---

und Mitteldeutschland nicht mehr von politischer Aufklärung, von der Notwendigkeit, dem Nahrungsstande aufzuhelfen, von den Vorteilen eines freien Verkehrs, solange man noch nicht einmal dahin gekommen ist, sich über eine allgemeine deutsche Eisenbahn zu beraten. Man erhebe dort, wo man sich so großen Gemeingeistes rühmt, doch endlich einmal seine Stimme und sie wird an der Seeküste Nachklang finden. Hier liegt ein großes Feld vor Euch, Ihr Männer, die Ihr Euch durch Neigung, Interesse und Verhältnisse berufen fühlt, für das allgemeine Wohl zu sprechen und zu handeln etc.«

Im übrigen sind in dieser Zeitung die Äußerungen über das Eisenbahnwesen dieser Jahre sehr dünn gesät und nicht von viel Verständnis zeugend, ein weiterer Beweis dafür, daß sich das öffentliche Interesse in Süddeutschland viel lieber anderen, besonders politischen Fragen zuwandte und die volkswirtschaftlichen Verhältnisse und ihre Verbesserung wenig beachtete.

[1]) Der volle Titel lautet weiter:

— — »als zweckmäßigstes Mittel, Landbau, Handel und Gewerbe in größeren Flor zu bringen, den Gütern und Produkten einen bessern Wert zu verschaffen und so den Nationalreichtum zu erhöhen.«

Erschienen in Karlsruhe im Verlag von Gottlieb Braun.

stellt der Verfasser alle nur möglichen Einzelheiten über die Geschichte, den Bau, die technischen Vorbedingungen, die Bau- und Betriebskosten der erwähnten Bahn zusammen und weist mit einem großen Aufwand von zahlenmäßigen Berechnungen nach, daß betreffs Schnelligkeit, Massenhaftigkeit und Wohlfeilheit der Beförderung einerseits und guter Frequenz und Rentabilität andrerseits die gehegten Erwartungen weit übertroffen sind, und daß sich schon aus diesen Anfängen allein die ganz gewaltigen Vorteile klar ersehen lassen, die dieses Transportmittel für jedes Land im Gefolge hat, das sich seiner bedient.

»Inwiefern sind solche Eisenbahnen in Baden anwendbar und aus- »führbar mit Rücksicht auf die Sicherheit der Geldanlage selbst und mit »Gewißheit des Gewinnstes für die Aktieninhaber, sodaß sich Kapitalisten »finden und eine Assoziation zustande kommt?«

Diese Frage beantwortet er mit einer Frequenzberechnung,[1]) aus der hervorgehen soll,

»daß der Güterzug zwischen Mannheim und Basel oder an den »Bodensee und zurück, sowohl zu Land als auf dem Oberrhein so sehr »beträchtlich ist, daß, wie hoch die Herstellungs-, Arbeits- und Admini- »strationskosten der Eisenbahn sich belaufen mögen, alle Güter mit Zeit- »und Kostenersparnis befördert werden können und daß nach Abzug »dieser Kosten ein Dividendenüberschuß außer den gewöhnlichen Zinsen »übrig bleibe.«

Als Grundlage seiner Berechnungen dienen die statistischen Aufzeichnungen der Freihäfen und Zollstellen am Rhein und auf den Landstraßen über den Güterverkehr, besonders aber die Verzeichnisse der in Mainz auf Grund des Stapelrechts zur Umladung kommenden Güter. Für 1829 erscheinen 174 500 t Rheingüter ohne Flößholz, davon sind aber ein Drittel als Neckar- und Maingut nicht für die Eisenbahn zu beanspruchen, doch verspricht der Verkehr zwischen Mainz, Rheinhessen und Rheinbayern einerseits und Straßburg, Kolmar und Mülhausen andrerseits, sowie der Handel Deutschlands von und nach dem Rhein-Rhônekanal reichen Ersatz. Diese Güterbewegung, die der Verfasser auf mindestens zwei Drittel derjenigen zwischen Liverpool und Manchester einschätzt, hat aber alle Aussicht auf baldige Steigerung, da der Rhein-Rhônekanal und die projektierte Antwerpen-Kölner und Antwerpen-Mündener Eisenbahn den Rheinhandel beleben werden und der Bau einer hanseatischen Eisenbahn nach Kassel und Frankfurt bevorsteht.

Die Intensität des Personenverkehrs ist nicht zahlenmäßig zu erfassen, doch kann dieser bei der dichten Bevölkerung und der historischen Bedeutung des Rheintals als Verkehrsstraße nicht gering sein und verspricht ungeahnte Zunahme nach dem erwähnten englischen Beispiel, das deutlich zeigte, daß das Reisebedürfnis mit der Reisegelegenheit gleichen Schritt hält.

Von größter Bedeutung scheint Newhouse der durch das Rheintal vermittelte Überlandhandel, den er wie die meisten zeitgenössischen Fachleute weit überschätzte.

»Man wird daher finden« — so schließt der Verfasser seine Untersuchungen über die vermutliche Frequenz[1]) — »daß es sich nicht darum »handelt, durch künstliche Mittel einen Warenzug herbeizuführen, zu er-

[1]) L. Newhouse: Vorschlag etc., Seite 93.

»schaffen, der früher nie vorhanden gewesen wäre, sondern dem bestehen- »den, den die Raubritter des Mittelalters, den das Handelsmonopolsystem »Hollands, den die Unbrauchbarkeit unseres Oberrheins nicht von uns »abwendig machen konnten, aufzuhelfen. Man wird endlich finden und »sich gewiß überzeugen, daß, sofern wir das letzte Hindernis beseitigen, »daß, sofern wir das vollkommenste Transportmittel herstellen, dieser »Warenzug in überschwenglichem Maße zunehmen und der bedeutendste »wird, der in Europa besteht.«

Dieser bedeutende Verkehr des Rheintals wird aber durch sein natürliches Verkehrsmittel, den Oberrhein nur unvollkommen bewältigt, was in den schwer zu verbessernden Stromverhältnissen seinen Grund hat und ist jetzt schon trotz höherer Frachten großenteils auf den Landweg angewiesen, weshalb eine Verbesserung dieses Landtransports durch Einführung der Eisenbahn umsomehr ins Auge zu fassen wäre.

Die Bahn von Mannheim nach Basel soll 56 Stunden (zu 4,444 km) lang werden, möglichst im Flachland und doch nahe am Gebirg ohne große Kurven und Höhenunterschiede verlaufen und in einer Zweigbahn über den Schwarzwald, oder wenn das zu schwierig werden sollte, durch Fortsetzung den Oberrhein entlang den Bodensee erreichen. Da weitläufige Kunstbauten nicht nötig fallen, Gelände, Material und Arbeitslöhne viel billiger sind, als in England, so werden die Baukosten weit hinter jenen der Liverpool-Manchester-bahn zurückbleiben. Sie werden für die ganze Bahn berechnet von dem englischen Ingenieur Tredgold auf 8 353 014 fl. und von Perdonnet[1]) auf 9 408 000 fl. Newhouse selbst schätzt sie nach dem Vorgang Baaders wegen der obenerwähnten günstigen Umständen auf höchstens 7 000 000 fl. Die Betriebskosten würden besonders bei ausgiebiger Verwendung von Torf und einheimischer Kohle als Brennmaterial viel geringer sein als in England mit seinen hohen Materialpreisen und Löhnen. Treffen alle diese Voraussetzungen der starken Frequenz, des billigen Baus und Betriebs in der obengeschilderten Weise zusammen, so wird der finanzielle Ertrag des Unternehmens ein ganz außerordentlich guter sein. Mit dem Maßstab der englischen Bahnen gemessen und dabei die Vorteile der Lage, des Baus und Betriebs in Rechnung gebracht, glaubt Newhouse eine jährliche Dividende von $8^2/_5$% des Anlagekapitals versprechen zu dürfen.

Neben diesen glänzenden Erträgnissen des Anlagekapitals, die allein schon den Bau der Eisenbahn rechtfertigen könnten, zählt Newhouse noch manche ebenso schätzenswerte Vorteile für die gesamte Volkswirtschaft des Großherzogtums auf.

Die Regierung und die Gemeinden werden eine bedeutende Beisteuer zu ihren Lasten gewinnen, die sich besonders wirksam macht, wenn die Beiträge in Form von Aktien gezahlt werden, deren hohe Rente doppelten Gewinn bedeutet. Bei der Umwandlung des Rheinzolls in einen entsprechenden Durchgangszoll für die die Eisenbahn benützenden Güter würde der Staat besonders an Nebengebühren eine neue ergiebige Einnahmequelle finden. — Nationalreichtum, Handel und Gewerbe werden großen Aufschwung nehmen durch Steigerung der Bodenwerte, durch erhöhte Erwerbstätigkeit infolge des Bahn-

[1]) Memoires de Perdonnet à l'association polytechniqûe, Paris 1832.





baus, durch Sinken der Frachten bei gesteigerter Transportleistung und besonders durch Ablenkung eines bedeutenden Zweigs des Weltverkehrs auf das rechte Ufer des Oberrheins, wodurch Baden in direktem Kontakt mit Lyon, Marseille, Triest, Mailand einerseits und Hamburg, Bremen, Antwerpen andererseits stehen, ein großes Reservoir für Handelsgüter aller Art werden und an Bevölkerung und Wohlstand bald die reichsten Gegenden Englands überflügeln wird.

Augenblicklichen Nachteil von der Eisenbahn werden nur wenige Erwerbstreibende verspüren, so die Oberrheinschiffer, deren Tätigkeit für immer ausgeschaltet werden wird, die Frachtfuhrleute und Hauderer. Diese sollen aber, soweit sie nicht an der Eisenbahn selbst Arbeit finden, durch Geldzahlungen seitens der Unternehmer entschädigt werden.[1])

Was wird aber das Los Badens sein, wenn der günstige Augenblick versäumt wird, wenn das Land nicht rasch die rettende Hand ergreift, bevor die Nachbarn dies tun?

»Dann werden sich Rheinbayern, Rheinhessen und Frankreich »baldigst zu einer linksrheinischen Bahn vereinigen und dann lassen wir »alle Hoffnung fahren, je einen großen Wohlstand zu erreichen.[2])

»Denn gewinnen uns unsere Nachbarn des linken Rheinufers den »Vorsprung ab, so daß eine Eisenbahn auf jenem Ufer des Rheins von »Mainz aus oder auch nur von der Rheinschanze hergestellt wird, während wir zaudern, die Mittel vorzubereiten und die unsrige auszuführen, »dann ist jede frohe Aussicht auf eine bessere Zukunft für uns verloren, »dann zieht sich unser Aktiv- und Transithandel hinüber, unsere Fabriken »müssen geschlossen werden; jegliche Spur von Gewerbetätigkeit und »Handel wird in wenig Jahren bei uns verwischt sein. — — — — »dann dürfte, was Gott verhüten wolle, jener über uns ausgesprochene »Kernspruch: Carthaginem esse delendam zur trostlosen Wirklichkeit »werden«.[3])

Bau und Betrieb der Bahn ist völlig der Privatinitiative zu überlassen. Dabei wird auch in Baden der Sinn für Assoziation zu großen, dem Einzelnen undurchführbaren Unternehmungen, der in England und Amerika seine Triumpfe feiert, gefördert werden und die Industrie zu tüchtigem Fortschritt befruchten. Zunächst sollen sich Freunde der Sache in Vereinen zusammenschließen, um die Mittel und Wege zu schnellster Ausführung zu beraten und vorzubereiten. Gewählte Ausschüsse sollen mit der Ausführung der eigentlichen Gründungstätigkeit betraut werden. Insbesondere wird es

---

[1]) Die Gesamtsumme dieser Entschädigungen berechnet Newhouse auf zirka 177 000 fl., siehe »Vorschlag etc.«, Seite 129.

[2]) L. Newhouse: »Vorschlag etc.«, Seite 127.

[3]) L. Newhouse: »Vorschlag etc.«, Seite 165.

Die Stadt Mainz beobachtete besonders nach Aufhebung des Stapelrechts mit Eifersucht und Argwohn das langsame, aber stetige Aufblühen Mannheims. Die Abgeordneten der Stadt wiesen im hessisch-darmstädtischen Landtag wiederholt auf diese gefährliche Konkurrenz hin, welche mit Unterstützung der Regierung und des Landes unbedingt niedergehalten werden müsse, sollte nicht Mainz seine Vormachtstellung am Oberrhein einbüßen. Bei solchen Gelegenheiten verstieg sich der Mainzer Abgeordnete Kerbel zu obenerwähnter Drohung.

deren Aufgabe sein, das Interesse der Regierung, der Kammern und sonstiger maßgebender Persönlichkeiten zu wecken und an das Unternehmen zu fesseln. Ferner haben diese Ausschüsse die Verhandlungen mit den Staatsbehörden zu führen und für günstige Konzessionsbedingungen nachdrücklichst einzutreten. Der Staat soll in der von ihm zu verleihenden Konzession das Unternehmen ausdrücklich als ein dem öffentlichen Interesse dienendes anerkennen und ihm alle Vergünstigungen und Privilegien gewähren, mit denen er seine eigenen Einrichtungen und Anstalten ausstattet. So soll ein Gesetz über Zwangsabtretung von Grund und Boden den Landbedürfnissen der Eisenbahn entgegenkommen. Konzessionierung eines Konkurrenzunternehmens im eigenen Land soll ausgeschlossen sein für alle Zeiten. Baumaterial soll, soweit es aus dem Bereich des Landes stammt, von den Gemeinden zu billigem Preis, vom Staat aber unentgeltlich beigestellt werden. Steuern und Umlagen sollen die Unternehmer erst nach Betriebseröffnung bezahlen, von Wegegeld oder sonstigen Verkehrsabgaben, sowie von Stempelabgaben, Taxen und Sporteln, von Einquartierungslasten und anderen Leistungen für die bewaffnete Macht sollen sie ganz befreit bleiben. Schuldigkeiten aller Art an Staat und Gemeinden werden mit Aktien beglichen, die zwar den Dividendenanteil, aber weder Stimmrecht in den Versammlungen, noch Hypothekarrechte eintragen. Verwaltungsbehörden, Gemeinden und Vormünder sollen zur Anlage der ihnen anvertrauten Kapitalien bei der Eisenbahnunternehmung ermächtigt werden. Alle diese Zugeständnisse des Staates sollen aber das Eigentum und die Verfügungsberechtigung der Unternehmer nicht berühren. Die Unternehmer behalten für alle Zeiten das Eigentumsrecht an der Bahn und die unbeschränkte Berechtigung zum zweckentsprechenden Betrieb. Die Verwaltung geschieht durch Organe, die von den Unternehmern bestellt sind und nur diesen, niemals aber dem Staat verantwortlich sind. Tariffestsetzung, Gestaltung des Fahrplans, Handhabung der Bahnpolizei ist lediglich Sache der Unternehmer.[1]) — Die vorbereitenden Schritte sollen aber sofort unternommen werden, damit der zurzeit versammelte Landtag möglichst noch mit der Angelegenheit befaßt werden kann und damit ja kein Zeitverlust entsteht, der den Vollgenuß der zu erwartenden Vorteile dem Lande vorenthalte und den wachsamen Nachbarn jenseits des Rheins zugute komme. —

Ihrem ganzen Inhalt und ihrer Darstellungsweise nach präsentiert sich die Newhousesche Veröffentlichung als eine temperamentvolle und eindringliche Agitationsschrift, zusammengestellt aus Wahrheit und Dichtung, aus Ergebnissen umsichtiger Forschungen und nüchterner Überlegung, vermengt und durchdrungen mit phantastischen Zukunftsbildern, überschwenglichen Hoffnungen und düsteren Prophezeiungen. Und vom Standpunkt der begeisterten Propaganda aus kann man die oft grotesk wirkende Ausdrucksweise, die übertriebenen Berechnungen, die weit über das Ziel hinaus schießenden Verheißungen begreiflich und entschuldbar finden. Die Eisenbahngegner, besonders in der Presse, führten nicht minder schweres Geschütz auf und in beiden Lagern halfen Überschwänglichkeit und Übertreibung in der Darstellung schwächlichen Argumenten mehr Beweiskraft beibringen. — Den zurzeit im Großherzogtum herrschenden Güter- und Personenverkehr schätzt Newhouse viel zu hoch ein.

[1]) L. Newhouse: Vorschlag etc., Seite 162/163.

Die drei Jahre später von Nebenius hierüber angestellten Untersuchungen[1]) stimmen die daran geknüpften Erwartungen wesentlich herab. Ebenso entbehren die Berechnungen der Baukosten, Betriebskosten, der Dividenden und der sonstigen der Allgemeinheit zugute kommenden Erträgnisse jeden Beweises, weil es eben an jeder Unterlage für die richtige Ermittlung solcher Zahlen fehlt. Und weil dem Verfasser beim Herausgreifen von Zahlen völlig freie Wahl gelassen ist, greift er, der naheliegenden Versuchung nachgebend, nach den günstigsten. Daß er übrigens von einer ganz außerordentlichen Rentabilität der Bahn überzeugt war, geht schon aus der Tatsache hervor, daß er in seinem zwei Jahre nachher vorgelegten Konzessionsgesuch Entschädigungen für beeinträchtigte Erwerbszweige und andere bedeutende Lasten völlig freiwillig zu übernehmen sich erbietet.

Weiter fällt auf die ganz ungemessene Bedeutung für den Weltverkehr, die der Verfasser für die neue Bahn in Anspruch nimmt. Sie soll den Verkehr zwischen den entferntesten Ländern und Städten vermitteln, Baden mit der Nord- und Ostsee und mit den Ufern des Mittelmeers in innige Berührung bringen und das ganze Land zu einer einzigen Metropole des Transithandels machen. Mit dieser Verkennung des Hauptzwecks der projektierten Bahn steht Newhouse aber nicht allein da. Solche Schlagwörter gehörten von den ersten Tagen bis fast in die neuste Zeit zum eisernen Bestand jeder Eisenbahnpropaganda, besonders wenn es sich um Eisenbahnen handelte, denen eine Konkurrenz drohte oder die einer bestehenden Linie Konkurrenz machen sollten. Daß z. B. aber auch alle Fortsetzungsbahnen in beiden Richtungen fehlten, und noch lange nicht zu erwarten waren, hielt einen andern Pionier des Weltverkehrs nicht ab, seine Broschüre für den Bau der Odenwaldbahn zu betiteln: »Die Odenwaldeisenbahnen, ein Teil der europäischen West-Ostbahn, vom Kanal bis zur unteren Donau.«[2])

Aber alle diese schwachen Seiten der Denkschrift können die Verdienste des Verfassers nicht verdunkeln. Schon die Veröffentlichung selbst verriet einen nicht gewöhnlichen Bekennermut, lag doch die Gefahr nahe, als Phantast oder noch schlimmer, als Schwindler angegriffen und verhöhnt zu werden. Seine Darstellung der englischen Eisenbahnentwickelung klärte weite Kreise über das Wesen und das Geheimnis des Erfolgs der Eisenbahnen überhaupt auf und seine klaren und überzeugenden Hinweise auf die verkehrsschaffende und vermehrende, nicht blos verkehrsbewältigende Kraft des neuen Transportmittels ermutigte die soeben gewonnenen Anhänger.

Die Forderung, daß der Staat sich damit begnügen solle, dem gemeinnützigen Charakter des Unternehmens durch materielle Beihilfe Rechnung zu tragen, und sich aller Einwirkung auf den Gang desselben enthalten solle, fand

---

[1]) Es handelt sich hier um den von Nebenius verfaßten, weiter unten noch zu betrachtenden Komiteebericht, veröffentlicht 1836. Newhouse faßte die Resultate desselben als Demonstration gegen seine Untersuchungen auf und wandte sich in einer zweiten den gleichen Inhalt behandelnden Publikation dagegen. — (Vergleiche Denkschrift von Newhouse vom Juni 1836 über die den Notabeln vorgelegten Momente).

[2]) Verfaßt von Dr. E. Huhn, mehrerer gelehrten Gesellschaften Mitglied etc., Mannheim 1857.

wohl den Beifall der für die Sache gewonnenen Kapitalisten, rief aber andrerseits in weiten Kreisen sofort wieder Mißtrauen hervor, da das erwerbstreibende Volk an diese englische Gründerpraxis nicht gewöhnt war und auch in wirtschaftlichen Fragen dem Staate gern das erste Wort gestattete.

## § 6. Stellungnahme des badischen Landtags des Jahres 1833 zur Eisenbahnfrage.

Wenn Newhouse mit seiner Schrift den Zweck im Auge hatte, im badischen Volke das Interesse für die Eisenbahn wach zu rufen und es zu überzeugen, daß Baden geeignet wäre, wie kein anderes Gebiet Deutschlands den ersten Versuch in großem Maßstab mit Aussicht auf Erfolg zu wagen, so muß man sagen, daß dieser Zweck in einem ganz unerwarteten Umfang erfüllt wurde. In unzähligen Aufsätzen, Reden und Zeitungsartikeln weit über die Grenzen Badens hinaus wurden die Newhouseschen Vorschläge diskutiert. Wohl hielten es ängstliche Gemüter mehr als zuvor für ihre vaterländische Pflicht, vor der Gefahr zu warnen, in die gewissenlose Agitatoren das neuerungssüchtige Volk lockten. Aber ihre Kassandratöne verhallten ungehört, immer stärker wurden die Reihen derjenigen, welche sich von ihrem alten Standpunkt abgewandt hatten und sich beeilten, ihre veränderte Stellungnahme durch Beleuchtung der Newhouseschen Ideen von allen Seiten und durch Veröffentlichung von gutgemeinten Verbesserungsvorschlägen zur Nachahmung zu verkünden.[1])

Vor allem galt es jetzt, den im Frühjahr 1833 einberufenen Landtag für die Sache der Eisenbahn zu interessieren, um den eingetretenen Umschwung in der öffentlichen Meinung zu einem dauernden zu machen und die Realisierung des Projekts wenigstens in greifbare Nähe zu rücken. Am 22. Juli legte Newhouse jeder der beiden Kammern seine Denkschrift vor, nebst einem Promemoria mit ausführlicheren Anleitungen und Berechnungen und einem Begleitschreiben, in dem er die Kammern bat, seinen Vorschlägen ein günstiges Ohr zu leihen und bei der Regierung auf baldiges Eingreifen hinzuwirken. Beide Kammern überwiesen das Material ihren Petitionskommissionen zur Prüfung und Berichterstattung gemäß Geschäftsordnung, und die Petitionskommission der Ersten Kammer beauftragte den Nationalökonomen Karl Heinrich Rau, damals Professor an der Universität Heidelberg als bewährtesten Kenner wirtschaftlicher Verhältnisse mit Ausarbeitung eines ausführlichen Gutachtens. Diese Maßnahme fand allerorts großen Beifall, bewies sie doch von vornherein, daß die Kammern den Standpunkt der vorhergehenden Session verlassen hatten und von der Wichtigkeit der Angelegenheit für das badische Land überzeugt waren.

---

[1]) Zahlreiche Stimmen erhoben sich zugunsten einer Pferdeeisenbahn, einerseits um Anlagekosten zu sparen und die befürchteten Schädigungen der Fuhrhalter etc. hintanzuhalten und andrerseits, um den Betrieb, was Zahl und Zeit der Fahrten anbelangt, dem Bedürfnis entsprechend einrichten zu können. Vergleiche »Allgemeine Zeitung« Nr. 315 vom 5. September 1833, Nr. 286/7 vom 21. Juni 1834.

Dieses Gutachten[1]) unterzieht alle Leitgedanken der Newhouseschen Denkschrift einer eingehenden Prüfung an der Hand ausländischer Fachschriften und auf Grund bereits gemachter Erfahrungen, unter Heranziehung solchen Quellenmaterials, das Newhouse übersehen oder absichtlich nicht berücksichtigt hat. Zunächst erläutert Rau die viel größeren Leistungen der Eisenbahn in Verbindung mit der Dampflokomotive in bezug auf Schnelligkeit und Massenbewältigung, die alles hinter sich lassen, was bis jetzt auf den Kanälen erreicht worden sei. Daraus ergeben sich so bedeutende Ersparnisse an Zeit und Frachtkosten, eine solche Bequemlichkeit und Sicherheit des Transports für Menschen und Güter, daß in England neben vielen vorhandenen Kanälen eine Reihe von Eisenbahnen entstehen konnten und neuere Kanalprojekte durch Eisenbahnprojekte ersetzt wurden. Das obere Rheintal biete zur Anlegung einer Eisenbahn die günstigste Gelegenheit dar. Das Land ist eben und gleichmäßig abfallend, der Höhenunterschied der beiden Endpunkte der Bahn ist gering, die Trasse verläuft meist geradlinig, Tunnel- und Dammbauten kommen selten vor, und die allerdings häufigeren Brücken sind kleineren Umfangs und bieten wenig Schwierigkeiten bei der Erstellung. Die belebende Wirkung auf Handel und Industrie, die erleichterte Verwertung der vorhandenen Naturprodukte, der zunehmende Volkswohlstand und andere günstige Rückwirkungen, welche als Folgeerscheinungen des Eisenbahnbaus in andern Ländern konstatiert wurden, werden auch in Baden nicht ausbleiben. Die bis jetzt gegeneinander mehr abgeschlossenen Landesteile, besonders das Ober- und das Unterland werden in innigste Berührung gebracht, und im gegenseitigen Austausch der jeder Gegend eigenen Erzeugnisse wird ein lebhafter Binnenhandel erwachsen. Die Bedeutung des Oberrheintals als internationale Verkehrsroute wird eine glänzende Auferstehung erleben. — Bis dahin steht Rau voll und ganz auf dem Boden der Newhouseschen Ausführungen. Die volkswirtschaftlichen Vorteile der Eisenbahnen im allgemeinen sind ihm selbstverständlich, ihre Vorbedingungen in Baden sind gegeben, das Land wird ungeahnten Aufschwung nehmen, wenn es die Konsequenzen aus dieser Erkenntnis zieht. Die kühnsten Hoffnungen der Denkschrift macht Rau zu den seinigen und in der bereits angedeuteten Überschätzung des auf die badische Bahn entfallenden Anteils am internationalen Transitverkehr tut er es Newhouse noch möglichst zuvor.[2])

Ganz anders beantwortete Rau aber die Frage der Rentabilität der Bahn für den Unternehmer. Das privatwirtschaftliche Erträgnis wird dem Erfolg für die Allgemeinheit nicht gleichzustellen sein. Ließe sich wirklich die von Newhouse versprochene hohe Rente erzielen, dann könnten die Transportpreise nur wenig unter die bis jetzt üblichen sinken und eine der Hauptserrungenschaften des neuen Transportmittels wäre dahin. Denn die anderen Grundbedingungen eines hohen Ertrags, billiger Bau und Betrieb einerseits und starker Transportverkehr an Reisenden und Gütern andererseits sind nicht in dem Maße vorhanden, wie es die Denkschrift mit Zuhilfenahme schlecht passender Beispiele und unkontrollierbarer Zahlenangaben, die je nach dem Satz, den sie beweisen sollen, zu hoch oder zu niedrig sind, glauben machen möchte. Daß

[1]) Abgedruckt als Beilage Nr. 97 zur Sitzung der Ersten Kammer vom 23. August. Beilage zu den Protokollen der Ersten Kammer, II. Band, Seite 176/195.

[2]) Vergleiche Gutachten (Anmerkung 1) Seite 181.

die Rentabilitätsnachweise die schwächsten Seiten der Newhouseschen Denkschrift sind, hebt Rau schonungslos und überzeugend hervor und warnt vor allen hochgespannten Erwartungen. Des Weiteren warnt Rau vor den übertriebenen Befürchtungen gegenüber einer etwaigen linksrheinischen Konkurrenzlinie. Eine Solche hält er schon wegen der Territorialverhältnisse des andern Ufers für nicht leicht ausführbar und hätte Baden erst einmal seine Bahn, so läge überdies kein Bedürfnis mehr vor, eine linksrheinische Bahn zu erstellen.

Was die Mitwirkung des Staates bei der Eisenbahnunternehmung anbetrifft, so weist Rau jedes andere System als das reine Privatbahnsystem von der Hand.[1]) Die Privatinitiative wird in Deutschland die gleichen Erfolge erzielen wie in England und Frankreich, und das Interesse des Staates bleibt am besten gewahrt, je weniger es in eine solche lediglich das private Erwerbsleben angehende Angelegenheit hineingezogen wird. Deshalb ist auch jede Ertragsgarantie und die Übernahme von Aktien durch den Staat zu verwerfen, sie würde höchstens die Regierung zu eingehender Beaufsichtigung des Geschäftsgebahrens der Eisenbahn nötigen. Auch gesetzgeberische Maßnahmen besonders auf dem Gebiet der Zwangsenteignung fallen nicht nötig, die bestehenden Vorschriften und die bis jetzt eingehaltene Verwaltungspraxis genügen und haben sich bewährt.

Aus diesem Grunde liegt auch für die Kammern kein Interesse vor, die Eisenbahnsache zu der ihrigen zu machen, im Gegenteil, sie wird sich vor allen Äußerungen hüten müssen, an die sich trügerische Hoffnungen knüpfen könnten, die eine die Sache nur schädigende Übereilung zur Folge hätten. Es bleibt demnach für die Kammer nichts weiter zu tun, als:

> 1. »Die Niederlegung des eingesandten Buches und der »Beilagen mit dankbarer Anerkennung des Verdienstes, welches »der Verfasser durch die erste Anregung dieses wichtigen »Gegenstandes sich erworben hat, zu beschließen und 2. dem »Hohen Staatsministerium sowohl das lebhafte Interesse, »welches die Kammer an der Verwirklichung des Planes »nimmt, als den Wunsch auszusprechen, daß die erforder»lichen vorbereitenden Untersuchungen und Erkundigungen »von den betreffenden Staatsbehörden veranstaltet werden »möchten, damit, wenn sich eine Aktiengesellschaft bildet, »durch diese Vorarbeiten die Ausführung erleichtert, gesichert »und beschleunigt werden.« —

In der Kammersitzung vom 23. August 1833 referierte der Abgeordnete Hüffell im Namen der Petitionskommission über die Newhousesche Eingabe.[2]) Er beschränkte sich darauf, das Einverständnis der Kommission mit den Ausführungen des Gutachtens festzustellen und hob ausdrücklich hervor, daß die Angelegenheit an sich eigentlich keine Gelegenheit zur parlamentarischen Verhandlung biete, und daß nur die Gründlichkeit der Arbeit des Newhouse, sowie die Wichtigkeit derselben für Handel und Industrie in Baden die Aufmerksamkeit rechtfertige, die man ihr im Hause gewidmet habe. Dann stellte er den Antrag, die Kammer möchte die oben angeführten zwei Schlußforderungen des Rauschen Gutachtens zum Beschluß erheben und die Petition

---

[1]) Vergleiche Gutachten Seite 194.

[2]) Beilage zu den Protokollen der Ersten Kammer, II. Band, Seite 174/175.

damit erledigen und nach kurzer, keine neuen Gesichtspunkte ergebender Beratung stimmte die ganze Kammer diesem Kommissionsantrag zu.

In der zweiten Kammer der badischen Landstände erstattete der Abgeordnete Buhl namens der Petitionskommission dieses Hauses in der 106. Sitzung vom 12. November 1833 seinen Bericht über die Newhousesche Eingabe.[1]) Er wies auf die eingehende Behandlung der Angelegenheit in dem Rauschen Gutachten hin, das jedes Eingehen auf Einzelheiten schon vorweg genommen habe. Den Ausführungen Raus über das Wesen der Eisenbahnen und ihre Bedeutung und ihre Bedeutung für den volkswirtschaftlichen Fortschritt sei nur zuzustimmen. Daß im übrigen die Sache nicht sorgfältig genug erwogen werden könne, sei auch seine (Buhls) Forderung schon im Hinblick auf ähnliche soeben aufgetauchten Erfindungen[2]) und auf die Nachteile, die neben einzelnen Berufsklassen auch ganzen Ortschaften durch die Ableitung des Verkehrs von den gewohnten Straßen widerfahren könnten, und die weder von Newhouse noch von Rau gebührend gewürdigt worden seien. Der eingereichten Schrift des Newhouse gebühre trotz der von Rau richtig hervorgehobenen Mängel das große Verdienst, die öffentliche Meinung auf die Eisenbahnidee aufmerksam gemacht und der Regierung Veranlassung gegeben zu haben, ihre fürsorglichen Blicke auf diese Angelegenheit zu richten. Über die Frage der Beteiligung des Staates an der Unternehmung schweigt der Berichterstatter, doch scheint er ganz auf dem Standpunkt der Ersten Kammer zu stehen und an eine Staatsbahn nicht zu denken. Dagegen bekämpft er energisch die im andern Haus zutage getretene Auffassung, daß die Ausführung der Eisenbahn nicht in den Wirkungskreis der Kammern gehöre. Die Errichtung einer Eisenbahn kann nur durch ein Gesetz unter verfassungsmäßiger Mitwirkung des Landtags gestattet werden wegen der ganz ungewöhnlichen Einwirkung des Unternehmens auf alle wirtschaftlichen Verhältnisse des ganzen Landes und wegen der nötig fallenden Eingriffe in das Eigentum der Bürger und in das Postregal des Staates. Daß ferner die bestehenden Verordnungen und Gesetze geeignet und ausreichend wären, um nötig fallende Zwangsabtretungen anzuordnen, hat außer der Petitionskommission der Ersten Kammer noch niemand behauptet. Die Zweite Kammer hat schon oft beklagt, daß ein Gesetz über die Abtretung des Eigentums zu öffentlichen Zwecken fehle, und die Regierung hat diesen Mangel in der Gesetzgebung auch nicht in Abrede gestellt. Unter diesen Erwägungen kommt die Petitionskommission zu folgendem Antrag:[3])

»Die Hohe Kammer möge die von dem Kommerzienrat »Newhouse übergebene Denkschrift in ihrer Bibliothek nieder»legen und ihr dankbares Anerkenntnis der verdienstlichen »Arbeit des Verfassers in ihrem Protokolle ausdrücken. Zwei»tens aber möge die Hohe Kammer das Begleitungsschreiben »des Kommerzienrats Newhouse zur Kenntnis des hohen Staats-

[1]) Verhandlung der Ständeversammlung des Großherzogtums Baden im Jahre 1833. Protokollheft 23, Seite 415/424. Beilage 49 zum Protokoll der 106. öffentlichen Sitzung.

[2]) Gemeint ist hier der eine Zeit lang von sich reden machende Dampfwagen für gewöhnliche Chausseen und die Asphaltstraße eines Straßburger Erfinders.

[3]) Verhandlungen der Ständeversammlung 1833. Zweite Kammer, Protokollheft 23, Seite 424.

»ministeriums bringen und dabei den Wunsch aussprechen, »dasselbe möge die dem sehr wichtigen Gegenstande nötigen »vorbereitenden Anordnungen veranstalten und endlich möge »die Hohe Kammer den weiteren Wunsch aussprechen, die »Hohe Regierung möge einen Gesetzentwurf über die Abtre»tung des Eigentums zu öffentlichen Zwecken vorbereiten »lassen.«

Die Debatte über diesen Antrag war kurz, verriet aber doch das allseitig vorhandene Interesse und Verständnis für die Sache. Eine Opposition, die die Einführung des Eisenbahnwesens überhaupt als schädlich bekämpfte, ließ sich nicht hören, man vernahm höchstens Stimmen, die die Möglichkeit der Geldbeschaffung und damit die Ausführbarkeit des Unternehmens bezweifelten. Der Abgeordnete Merk wies auf die Notwendigkeit hin, vorerst noch zu warten, bis Anschlußlinien gesichert seien, um der Gefahr der Isolierung zu begegnen. Daß der Staat aus seinen Mitteln den Bau nicht beginnen, sondern daß dies vollständig Sache des Privatunternehmertums sein, erschien als selbstverständlich, die entgegengesetzte Ansicht wurde nicht einmal gestreift. Dagegen war man allgemein der Ansicht, daß es wohl eines Aktes der Gesetzgebung bedürfe, um die Bahn herzustellen, und daß der diesbezügliche Standpunkt der Ersten Kammer Zurückweisung verdiene.[1]) Demgemäß wurde der Antrag der Kommission einstimmig unverändert angenommen. Das war das Resultat der von Newhouse mit so großen Hoffnungen herbeigeführten Intervention der Kammern. Durch die Verhandlungen wurde wohl festgestellt, daß eine Eisenbahn eine sehr wünschenswerte Errungenschaft für das Land wäre, daß man ein Anerbieten von privater Seite eine solche zu bauen, mit Dankbarkeit begrüßen werde und schließlich teilte man der Regierung diesen Standpunkt mit, ihr nahelegend, die Sache im Auge zu behalten. Aber eigentlich gefördert wurde das Projekt nicht, gerade im Gegenteil durch diese vorsichtige Fassung der Kammerbeschlüsse geriet es in Gefahr, in irgend einem Aktenschrank sang- und klanglos begraben zu werden, besonders da die Regierung in die Debatten nicht eingegriffen hatte und so an keinerlei Versprechungen gebunden werden konnte. Keine der Kammern wollte irgend eine Verantwortung auf sich laden, man überließ dies lieber der Regierung. Das Verhalten der Ersten Kammer zeigt die Verlegenheit, in die man mit der Petition geraten war, und die es galt, auf gute Art wieder los zu werden. Anders wenigstens lassen sich die sonst geradezu unbegreiflichen Äußerungen, das Eisenbahnwesen sei nicht Gegenstand einer parlamentarischen Diskussion, nicht erklären. Denn so viel Erfahrungen hatte man über die Natur der Eisenbahn doch schon gewonnen, um die gewaltige Bedeutung dieses Transportmittels für alle Zweige des öffentlichen Lebens klar zu ersehen, so daß eigentlich kein Zweifel mehr laut werden durfte über das Recht und die Pflicht der gesetzgebenden Faktoren, zur Eisenbahnentwicklung Stellung zu nehmen. Die Zweite Kammer schwächte zwar den ungünstigen Eindruck etwas ab, aber sie unterließ doch auch, ihren abweichenden Standpunkt in ihrem Beschluß zum Ausdruck zu bringen und auf die Regierung einen gewissen Druck auszuüben, wenn diese etwa geneigt sein sollte, den Standpunkt der Ersten Kammer zu adoptieren.

---

[1]) Verhandlungen der Ständeversammlung 1833. Zweite Kammer, Protokollheft 23, Seite 263 ff.

Daß die Zweite Kammer bei dieser Angelegenheit die Vorlage eines Expropriationsgesetzentwurfs verlangte, kann ihr als Verdienst in der Förderung des Eisenbahnprojekts nicht angerechnet werden. Höchstens stand zu hoffen, daß sich bei Beratung dieses Entwurfs Gelegenheit finden werde, die Eisenbahnfrage wieder anzuschneiden. Ein unmittelbarer Zusammenhang zwischen der Eisenbahn- und der Expropriationsfrage bestand vorläufig noch nicht.

## § 7. Versuch des L. Newhouse zur Verwirklichung seines Eisenbahnprojekts und die Stellung der Regierung zu demselben.

Wenn jemand überzeugt war, durch die Entwicklung des Eisenbahnprojekts der badischen Volkswirtschaft und dem badischen Staat ganz unerwartete Aussichten auf ungeahnten Fortschritt eröffnet zu haben, die sonst noch lange geschlummert hätten, so war dies Newhouse selbst. Er betrachtete sich als den Herold eines neuen goldenen Zeitalters und hielt sich verpflichtet, dasselbe auch selbst heraufzuführen, so wie er es verkündet hatte. Niemand schien ihm besser geeignet, den Plan durchzuführen und niemand mehr berechtigt, auch die Erfolge desselben zu genießen, als er, »der alleinige Erfinder und Eigentümer« desselben, wie er sich in einer später verfaßten Schrift bezeichnete.[1]) Diese Selbstüberschätzung seiner Tätigkeit für die Entwicklung der badischen Eisenbahnen hat ihm später die bittersten Enttäuschungen eingetragen, indem er nirgends da ernten durfte, wo er gesät zu haben glaubte. Schon vor Vollendung seines »Vorschlags etc.« erstattete Newhouse in einer Audienz in Schwetzingen am 13. Mai 1833 dem Großherzog Leopold mündlichen Vortrag über seine Pläne und Vorschläge und ersuchte den Monarchen um geneigte Erlaubnis, die demnächst erscheinende Denkschrift seiner Persönlichkeit widmen zu dürfen. Er fand gnädigstes Gehör und erhielt zur Versicherung dessen die Erlaubnis, in allen Angelegenheiten und Mitteilungen, die seine Denkschrift beträfen, den Staatsminister unter Umgehung des sonst vorgeschriebenen Instanzenwegs unmittelbar in Anspruch nehmen zu dürfen. Einige Tage darauf wiederholte Newhouse sein Anliegen in einer schriftlichen Vorstellung bei genannter Behörde unter Vorlage der soeben erschienenen ersten 6—8 Druckbogen seines »Vorschlags etc.« und erhielt umgehend durchaus zustimmenden und anerkennenden Bescheid im Namen des Großherzogs.[2]) Unterdessen verließ die Denkschrift die Presse und der Verfasser beeilte sich, ein Exemplar dem Großherzoglichen Staatsministerium zu übermitteln mit einem Begleitschreiben, in welchem er seine Dienste für die Ausführung des vorgeschlagenen Projektes antrug und die Staatsregierung ersuchte, ihn zu diesem Zweck als Hauptagenten für Bau und Betrieb der badischen Eisenbahn offiziell anzustellen. In Beantwortung dieser Vorstellung erhielt Newhause am 20. Juli 1833 ein Allerhöchstes Handschreiben Seiner Königlichen Hoheit des Großherzogs Leopold, in welchem derselbe seine hohe Befriedigung über die Notizen

[1]) Einbegleitungsschreiben ehrfurchtsvoller Vorstellung an Hohe Zweite Kammer der badischen Stände um Empfehlung der Reklamation auf Kostenersatz und Remuneration an Hohe Staatsregierung, Mannheim 1839, Seite 19, 44, 65 u. a.

[2]) Einbegleitungsschreiben etc., Seite 13.

und Angaben der Denkschrift, sowie den lebhaften Wunsch baldiger Ausführbarkeit des Projektes zum Ausdrucke bringt und mitteilt, daß auf seine, des Monarchen, Veranlassung die Angelegenheit im Staatsministerium zur Prüfung gelangen werde, und daß er selbst der nähern Prüfung des Gegenstandes, wie weit aussehend auch noch zurzeit die daran sich knüpfenden Hoffnungen und Erwartungen seien, fortwährend seine volle Aufmerksamkeit widmen werde.[1]) Als äußeres Zeichen der Anerkennung der bereits erworbenen Verdienste und der besonderen Wertschätzung der Newhouseschen Leistungen fügte der Großherzog einen Ring als Geschenk bei. Im Anschluß an dieses Handschreiben teilte dann das Staatsministerium in einem Erlaß vom 21. Juli 1833 dem Verfasser mit, daß der Staatsrat beschlossen habe »die Sache dem Mini»sterium des Innern mit dem Auftrag zugehen zu lassen, die Prüfung »derselben durch eine Kommission einzuleiten.[2]) Diese Kommission, bestehend aus drei hohen Staatsbeamten, sei bereits ernannt worden und werde in Bälde mit ihrer Arbeit beginnen. Der erwartete regierungsseitige Auftrag zur Durchführung des Projektes blieb aber aus, der diesbezügliche Antrag des Verfassers wurde in den beiden Antwortschreiben mit keinem Wort erwähnt und auch im übrigen jede Andeutung oder Redewendung vermieden, die irgend welcher Hoffnung auf staatliche Initiative hätte Raum geben können.

Trotzdem, daß alle bis jetzt aufgeführten Kundgebungen der Krone, der Staatsregierung und der Kammern lediglich als Beifallsäußerungen aufzufassen sind, die den Plan wohl als erstrebenswert begrüßen, aber vor jedem Schritt zur Verwirklichung streng zurückhalten, war doch Newhouse von dem bisherigen Gang der Dinge mehr als befriedigt. Für ihn gab es kein ernstliches Hindernis mehr, es galt nur noch, die schon interessierten und durch die anscheinend so günstigen Aussichten bei der Regierung und dem Landtag schon halb gewonnenen Kapitalisten zu einer leistungsfähigen Aktiengesellschaft zu vereinigen und der Bahnbau konnte beginnen, wann er wollte. Daß es noch an den primitivsten Vorbereitungen fehlte, daß die Regierung mangels der nötigen Unterlagen auch beim besten Willen noch nicht in der Lage war, eine bindende Konzession zu erteilen, schien Newhouse die geringste Sorge zu machen. Zunächst führte er im offiziösen Organ, der »Karlsruher Zeitung«, die Grundideen seines »Vorschlags zur Herstellung« mit einem großen Aufwand von Zahlenmaterial in Berechnungen und Voranschlägen weiter aus und unterhielt einen umfangreichen Briefwechsel, um einzelne hervorragende Personen für seine Absichten zu gewinnen und deren Beteiligung an dem Unternehmen zu sichern. In seiner Vaterstadt Mannheim, dann in Karlsruhe und anderen größeren Plätzen scheint er aber keine offene Taschen gefunden zu haben, denn er hätte sonst nicht verfehlt, der Regierung von seinen Erfolgen getreulich zu berichten, wenn welche zu berichten gewesen wären. Da richtete er seine Bestrebungen auf Hilfe im Ausland und zwar in Basel, wo ein leistungsfähiger Kapitalistenstand eventuell bereit war, neuen Ideen seine hilfreiche Hand darzubieten. »In Basel ist Geld genug!« hatte in der Eisenbahndebatte des vergangenen Landtags ein Abgeordneter gerufen, als man mit Recht die Zurückhaltung des inländischen Kapitals befürchtete.[3])

---

[1]) Einbegleitungsschreiben etc. (siehe Anmerkung Seite 28) Seite 16.

[2]) Einbegleitungsschreiben etc. (siehe Anmerkung Seite 28) Seite 15.

[3]) Verhandlung der Ständeversammlung 1833. Zweite Kammer, Protokollheft 23, S. 264.

Im Frühjahr 1834 reiste Newhouse nach Basel und fand alsbald einen für seinen Plan gut vorbereiteten Boden. Die Schwierigkeit der Oberrheinschiffahrt einerseits und die Verbesserungen des französischen Land- und Wasserstraßennetzes andrerseits hatten es im Laufe der Zeit mit sich gebracht, daß die Frachtkosten von Havre, dem Haupteinfuhrhafen für englische und überseeische Handelswaren, nach Neuchâtel, Murten und andern Plätzen in der Nähe dieselben wurden, wie für die Strecke Havre-Basel, so daß ein großer Teil der Schweiz auf dem erstgenannten Weg mit Einfuhrgütern versorgt werden konnte und der Einfuhrhandel Basels langsam aber merklich zurückging. War man aber in der Lage, durch Benützung der Eisenbahn von Basel bis Mannheim und der Rheinschiffahrt von da bis an die belgischen und holländischen Häfen einen bedeutenden Frachtvorsprung zu erzielen, so war es mit der unbequemen Konkurrenz der Havre-Juraroute vorbei. Das sahen die Basler Geschäftsleute ohne weiteres ein und daher der große Beifall und die tatkräftige Unterstützung, welche das Eisenbahnprojekt Mannheim-Basel in ihren Kreisen fand. Am 6. Juni konstituierte sich eine Vereinigung von Handelstreibenden mit den Bankhäusern Bischoff zu St. Alban, Ehinger und Comp. und Emanuel Laroche Sohn an der Spitze, die Newhouse zum Hauptagenten bestellte, ihn mit weitgehenden Vollmachten ausstattete und ihm den Auftrag erteilte, bei der badischen Regierung alle nötig fallenden Schritte zu tun, um rasch zum Ziel zu gelangen, bevor irgend ein Konkurrenzunternehmen auftauchte.[1]) So entstand das erste, und wenn man von den Listschen Bestrebungen absieht, das einzige und eigentliche Komitee zur Verwirklichung des Projekts der badischen Eisenbahnen. Die große Menge von »Eisenbahnkomitees«, die im Lauf der nächsten Jahre zuerst in Mannheim, dann allerorts in Baden auftauchten, hatten lediglich lokale Bedeutung. Sie betrieben die Bahnhofbauten in den Städten, strebten nach Anschluß an eine projektierte Linie oder regten neue Projekte an, ohne aber, wie der Basler Verein, sich mit der Absicht zu tragen, ein großes Netz zu bauen und selbst zu verwalten.

In einer Audienz vom 11. Juni 1835 brachte Newhouse die Gründung der Basler Eisenbahngesellschaft zur Kenntnis der Krone und der Staatsregierung. Er überreichte seine Vollmachten und ersuchte im Namen seiner Mandatare um behördliche Genehmigung zur Bildung einer Aktiengesellschaft, an deren Spitze er selbst, zwei Basler und ein badischer Bankier stehen sollten und die sich anheischig machte, innerhalb $3^1/_2$ Jahren die Eisenbahn Mannheim-Basel zu bauen und dem Betrieb zu übergeben. Zur Förderung dieses Endzweckes und im Anschluß an die eben erwähnte Vorstellung richtete Newhouse in wiederholten Eingaben im Laufe der nächsten Zeit an die Großherzogliche Regierung die Bitte:[2]) 1. um Veranstaltung von Nivellierungen, Vermessungen und sonstigen Vorstudien zur Ermittlung der Bahntrasse

[1]) Am 19. September 1835 erneuerte der Verein diese Bestellung und stellte ihm als Agenten für den Fall der Konzession 8000 fl. als einmalige Entschädigung und 4000 fl. Jahreseinkommen in Aussicht.

[2]) »Einbegleitungsschreiben etc.« (siehe Anmerkung Seite 28), Seite 29. Verhandlungen der Ständeversammlung von 1835. Erste Kammer, Beilagenheft 2, Seite 111; Beilage Ziffer 147.

und eines genaueren Kostenvoranschlags auf Staatskosten; 2. um Mitteilung von offiziellen, statistischen Nachweisen über die Frequenz der Reisenden und die Intensität des Warentransports behufs Ausmittlung des zu erwartenden Ertrags; 3. das Zustandekommen eines Expropriationsgesetzes und 4. die gesetzliche Festlegung eines möglichst niedrig gehaltenen Maximums des Durchgangszolls für die Transitgüter, welche die Bahn benützen werden. Erst nach der Gewährung dieses Gesuchs glaubte der Verein einen Beschluß darüber fassen zu können, ob er das Projekt wirklich in Angriff nehmen solle oder nicht. Im August 1834 richtete Newhouse eine Denkschrift an das königlich preußische Kabinet, um es zu veranlassen, im Zoll- und Handelsverein, falls Baden demselben beitrete, für Aufhebung des Durchgangszolls in Baden Sorge tragen zu wollen.

Alle Vorschläge, Mitteilungen und Eingaben, die Neuwhouse in Sachen seines Eisenbahnunternehmens an die Großherzogliche Regierung gelangen ließ, ebenso die oben besprochenen Beschlüsse der beiden Kammern des Landtags von 1833 wurden der im Sommer 1833 niedergesetzten Kommission als Material übergeben. Über den Geschäftsgang, die Grundsätze, von denen sie bei Erledigung ihres Auftrages ausging und die ihr von den obersten Behörden erteilten Anweisungen ist nichts zu ermitteln. Das Endresultat des Gutachtens dieser Kommission über den Wert des Newhouseschen Vorschlags gipfelt in folgenden Sätzen:[1])

> »Daß der Berechnung der Kosten für die Eisenbahn eine Unter-»suchung der Örtlichkeit vorangehen müsse, welche einen Kostenaufwand »von 500 fl. per Stunde erfordern, daß übrigens diese Eisenbahnverwal-»tung nur dann für das Land von Nutzen sei, wenn ein System von »Eisenbahnen auf große Entfernungen bis zu einem oder mehreren See-»häfen entstehen sollte; hierdurch würden die wichtigsten Folgen für den »großen Güterverkehr herbeigeführt werden und die Route über Holland »und Italien einen außerordentlichen Zuwachs von Gütern und das Über-»gewicht über einen großen Zweig des europäischen Seetransports erhalten. »Der badische eigene und Transithandel nähme dann an dieser Vermeh-»rung des allgemeinen Verkehrs seinen reichlichen Anteil.« —

Diesen Standpunkt machte die Regierung zu dem ihrigen, als sie die verschiedenen Gesuche des durch Newhouse vertretenen Basler Vereins in einer Staatsministerialentschließung vom 5. Februar 1835 in Bausch und Bogen ablehnte. Der auf zirka 30000 fl. geschätzte Aufwand für technische Vorstudien müsse vorerst ausgesetzt bleiben, da ja der Verein selbst noch nicht schlüssig sei, ob er die Bahn unter allen Umständen bauen wolle. Ferner sei die Mitteilung amtlicher statistischer Materialien nicht angängig und die beiden andern Anträge betreffend das Enteignungsgesetz und die Transitzollangelegenheit stünden im Begriff, in anderem Zusammenhang erledigt zu werden. Zum Schluß hieß es:

---

[1]) »Allgemeine Zeitung« vom 6. August 1835 a. o. Beilage Nr. 310. Verhandlung der Ständeversammlung 1835, II. Kammer, Protokoll-Heft 6, Seite 120, Beilage Nr. 1 zum Protokoll der 51. öffentlichen Sitzung vom 31. Juli 1835.

»Daß seine Königliche Hoheit der Großherzog dann, »wenn der günstige Moment entweder durch ein bestimmtes »Anerbieten von Privaten, welche mit den ihnen für die Aus- »führung dieses Werks zu Gebote stehenden Mitteln Bürg- »schaft zu leisten imstande sind oder durch die von den »Nachbarländern gebotenen Kombinationen sich dargestellt, »dem wichtigen Gegenstand jede Unterstützung angedeihen »lassen werden, die durch die Wahrscheinlichkeit eines Er- »folges sich rechtfertigen lasse.«

Am 29. März wiederholte Newhouse die abgelehnten Gesuche mit eingehender Motivierung, aber die Regierung verläßt den einmal eingenommenen Standpunkt nicht und es bleibt dem Bittsteller nur noch die Hoffnung auf eine erfolgreiche Intervention des am 31. März 1835 zusammengetretenen badischen Landtags zu seinen Gunsten.

Zum Schluß noch ein Wort über die Stellungnahme der Regierung zur Eisenbahnfrage bis zu diesem Zeitpunkt.

Die Großherzogliche Regierung war sich jederzeit ihrer vollen Verantwortlichkeit für das wirtschaftliche Gedeihen des Landes bewußt und glaubte dieser Verantwortlichkeit dadurch am besten gerecht zu werden, daß sie sich vom Standpunkt der Allgemeinheit aus die Frage vorlegte: welche Einwirkung auf das Land wird die Eisenbahn hervorbringen, wird das Land überhaupt eine solche ertragen, werden nicht Verschiebungen im Erwerbsleben auftreten, die Gefahren für den Staat in sich bergen?

Alle diese Fragen hätten aber nur am eigenen Leib ausprobiert werden können, da Beispiele diesbezüglich in Deutschland noch nicht zu verzeichnen waren. Aber die Regierung scheute sich, Baden zum Versuchsfeld für eine solche gewagte Neuerung zu machen, besonders da bei dem bevorstehenden Eintritt des Landes in den deutschen Zoll- und Handelsverein schon ohnedies große wirtschaftliche Umwälzungen und innerpolitische Kämpfe vor der Tür standen, welche die Zusammenfassung aller verfügbaren Kräfte dringend forderten.

Die Regierung wollte nur die ihr zukommende Umsicht und Vorsicht walten lassen, wenn sie abwartete, bis auch andere Staaten sich zur Einführung des neuen Verkehrsmittels verstehen würden, und man ersehen könne, ob die badische Bahn isoliert bleiben oder bestimmt sein werde, sich als Teilstrecke in eine große länderverbindende Linie einzugliedern. Ein Grund, das Risiko und die Gefahren eines vielleicht schlecht bekommenden Vorangehens zu tragen, lag nicht vor, weder besondere wirtschaftliche noch politische Verhältnisse drängten zu einem solchen Experiment.

Auf der andern Seite hätte es keine Desavouierung des als richtig erkannten Standpunktes bedeutet, wenn die Regierung, den ersten Anregungen folgend, mit Eifer und ohne Zeitverlust an ein umfangreiches und eingehendes, alle Einzelheiten aufklärendes Vorstudium der einschlägigen Verhältnisse gegangen wäre. Die Niedersetzung der Kommission, mit der die Regierung fürs Erste genügend getan zu haben glaubte, bedeutet um so weniger, als die Leistungen und Resultate derselben mit dem Zeitaufwand in gar keinem Verhältnisse stehen. Wäre die Regierung von vornherein über alle zugrunde liegenden Fragen orientiert gewesen, so wäre es ihr leicht geworden, mit einer kapitalkräftigen Gesellschaft, wie die Basler ohne Zweifel eine war, über eine für beide Teile vorteilhafte Eisenbahnkonzession einig zu werden.

## § 8. Friedrich List und das badische Eisenbahnprojekt.

Der von Newhouse gegründete Basler Eisenbahnverein erfreute sich aber nicht lange des unangefochtenen Alleinbesitzes des Eisenbahnprojekts, denn kurz nach seinem Entstehen erschien eine Konkurrenzgesellschaft auf dem Plan, die um so gefährlicher werden konnte, als der tüchtigste und bis jetzt einzig erfolgreiche Kenner des Eisenbahnwesens in Deutschland, **Friedrich List** an der Spitze stand. List hielt sich zur Zeit als Konsul der nordamerikanischen Union für Sachsen in Leipzig auf und entfaltete von dort aus seine überaus vielseitige und eifrige Tätigkeit für den Bau deutscher Eisenbahnen. Er wurde der Urheber und der intellektuelle Schöpfer der Leipzig-Dresdener Eisenbahn, die nur seiner Sachkenntnis und Arbeitskraft ihr rasches Entstehen und gutes Funktionieren verdankt. Seine Ideen wurden als vortrefflich anerkennt, und man beeilte sich sie auszubeuten, und sich allein in den Besitz ihrer Früchte zu bringen. Es ist bekannt, wie ihn das von ihm gegründete Eisenbahnkomitee, sobald es seinen Zweck nur einigermaßen beherrschen gelernt hatte, mit den unartigsten Kränkungen überhäufte und ihm schließlich achselzuckend den Stuhl vor die Türe setzte, damit sich Harkort und andere Koryphäen im Glanze ihres erschlichenen Ruhmes sonnen konnten.[1])

Eine Bahnverbindung von Basel nach Mannheim hatte List von Anfang an ins Auge gefaßt. Sie erschien ihm als wichtige Teilstrecke einer großen deutschen Nord-Südlinie, des Rückgrats des von ihm vertretenen »allgemeinen deutschen Eisenbahnsystems.« Er gedachte ihrer auch in seinem Vortrag in jener denkwürdigen ersten Aktionärsversammlung der Leipziger-Dresdener Eisenbahngesellschaft vom 5. Juni 1835, wo List aus der Ungeduld der Zuhörer und der Taktlosigkeit des Vorsitzenden einsehen konnte, daß er auf Dank und Lohn nicht zu rechnen habe.[2]) Es gelang ihm, den Freiherrn von Cotta, dessen Vater sich um die Einführung der Oberrheinschiffahrt große Verdienste erworben hatte, für ein badisches Eisenbahnunternehmen zu gewinnen. Dieser entfaltete im Frühjahr 1834 eine rege Propagandatätigkeit in Baden, Württemberg, Frankfurt und dem Rheinland, um Kapitalisten für den Bau einer Eisenbahn von Frankfurt nach Basel zu interessieren, während List selbst die Regierung und die beiden Kammern des im Frühjahr 1835 einberufenen Landtags auf seinen Plan aufmerksam machte. Zunächst überreichte er denselben eine Denkschrift: Memoire betreffend eine Eisenbahn von Mannheim nach Basel,[3]) in welcher er in der ihm eigenen Kürze und Lebendigkeit der Darstellung die gleichen Angelegenheiten erörtert, wie Newhouse in seinem »Vorschlag etc.«

Die erste Frage ist die, was wird Baden durch die Eisenbahn von Mannheim nach Basel gewinnen? Sie wird ganz im Sinne von Newhouse, aber vom höheren Standpunkt des deutschen Nationalökonomen aus beantwortet, der von der geplanten Verkehrsverbesserung nicht nur die Hebung

---

[1]) Vergleiche Literaturnachweis oben Nr. 13.

[2]) »Allgemeine Zeitung« 1834, Nr. 200 vom 16. Juli.

[3]) Im Jahr 1852 in Freiburg allgemein veröffentlicht. In extenso abgedruckt in der »Allgemeinen Zeitung« vom 23. Mai 1835, a. o. Beilage Nr. 204 ff.

der badischen wirtschaftlichen Interessen, sondern auch einen bedeutsamen Fortschritt in der Befreiung ganz Deutschlands von der wirtschaftlichen Abhängigkeit gegenüber dem Ausland, besonders von Holland und Frankreich erwartet. Die Landwirtschalt wird ihre Produkte besser absetzen und ihre Betriebswerkzeuge und Materialien billiger beziehen können und so einen doppelten Gewinn erzielen, der wertsteigernd auf den Besitz der Landwirtschaft an Grund und Boden einwirken wird. Die Wasserkräfte des Schwarzwalds, zum größten Teil noch brach liegend, werden nutzbar gemacht und Baden wird ein fabrizierendes Land werden, dem durch die Rohstoffe des Saargebiets die Produktion erleichtert und durch Anschluß an den Zollverein ein großes Absatzgebiet gesichert wird. Die Gründung des Zollvereins wird die Errichtung von Eisenbahnen in Deutschland erleichtern und umgekehrt werden die Eisenbahnen die Errungenschaften des Zollvereins erst in vollem Maße nutzbar machen. Die öffentliche Meinung in Holland ist den Eisenbahnen nicht gewogen, man will dort die Kanal- und Flußschiffahrt, auf welcher der Reichtum des Landes beruht, nicht aufs Spiel setzen. Aber gerade diesen Umstand sollen die Bewohner des Oberrheins als günstiges Vorzeichen betrachten. Sind erst Eisenbahnverbindungen von Köln nach Antwerpen und von Frankfurt nach Hamburg geschaffen, dann hat Baden, sofern es mit seinem Eisenbahnwesen nicht im Rückstand bleibt, genug Verbindungen nach der See und die Handelshintersässigkeit der Oberrheingebiete gegenüber dem die Rheinmündungen nnd damit einen großen Teil des Rheinhandels beherrschenden Holland ist gebrochen. Außer der schon von Newhouse hervorgehobenen Ausnützung der geographischen Lage des Landes, die einem gewinnbringenden Transithandelszug den Weg weist, wird die Eisenbahn die Nachteile ausgleichen, die eben diese geographische Lage und Gestaltung in administrativer, militärischer und gesellschaftlicher Beziehung mit sich bringt, indem sie die Entfernungen in dem langgestreckten Land verkürzt und die Verbindung aller Teile untereinander erleichtert.

Daß die Nachteile der projektierten Bahn für einzelne Zweige der badischen Volkswirtschaft nur geringfügig und vorübergehend sind, darüber sind List und Newhouse einig, ebenso in der Überzeugung von dem schweren Rückgang Badens, wenn es auf das Unternehmen nicht eingeht, denn die Anlegung von Eisenbahnen wird in kurzem zur Notwendigkeit für diejenigen Länder werden, welche in ihrem Wohlstand und in ihrer Industrie keine Rückschritte machen wollen. Nicht nur eine Bahn von Basel nach Straßburg und weiter nach Norden, sondern auch eine solche von Paris nach Brüssel, von der Elbe durch Bayern an den Bodensee, von Havre nach der Schweiz, alles Linien, die mit Naturnotwendigkeit gebaut werden müssen, werden die badische Verkehrs- und Handelssphäre verkleinern und den Nutzen seiner Bahn abschwächen, wenn sie zu spät gebaut wird. Umgekehrten Falles wird die badische Eisenbahn mächtige Förderung für den Eisenbahnbau in andern deutschen Ländern mit sich bringen. Ein Anschluß nach Frankfurt darf als gesichert betrachtet werden und diese Linie Frankfurt-Basel wird ihrerseits Fortsetzungen nach Leipzig und Hamburg im Gefolge haben, denn eine Verbindung dieser beiden Städte und mit Frankfurt ohne eine Fortsetzung nach Süden, wäre ein wenig verlockendes Wagnis. »Schießlich kann eine Route von Karlsruhe über Stutt- »gart nach Ulm, wodurch das westliche Europa mit dem südöstlichen und mit »Asien verbunden wird, diese Bestimmung nur vermittelst der großen, badischen

»Eisenbahn erfüllen.«[1]) — Wie Newhouse, so legt auch List die Erfahrungen, die an der Liverpool-Manchester-Eisenbahn konstatiert wurden, seinen Betrachtungen über die finanziellen und technischen Seiten des Projekts zugrunde und kommt unter ausführlichen, zahlenmäßigen Darlegungen zu folgenden Resultaten:

Wegen außerordentlich günstiger topographischer Beschaffenheit des Landes, verbunden mit niedrigen Arbeitslöhnen und Güterpreisen wird sich Grunderwerb und Bau sehr viel billiger stellen, als in England. Noch ein viel günstigeres Verhältnis wird sich ergeben, wenn man statt des massiven, englischen Unterbaus mit kontinuierlicher Steinquaderunterlage den leichten nordamerikanischen, im wesentlichen aus Holz bestehenden, wählt. In diesem Falle könnte mit dem zwölften Teile des in England auf den Kilometer ausgesetzten Aufwands eine nicht weniger brauchbare Eisenbahn zwischen Mannheim und Basel hergestellt werden. Die ganze doppelspurige Eisenbahn käme mit Grunderwerb, Unterbau, Oberbau, Brücken, Viadukten und Tunnels, Gebäuden und unvorhergesehenen Ausgaben, auf 4 200 000 fl. oder 75 000 fl. die Wegstunde (zu 4,444 km).[2]) Wegen der günstigen Bahntrasse werden auch die Betriebskosten nicht zu hoch ausfallen, sie werden höchstens halb so groß sein wie auf der Bahnstrecke von Liverpool nach Manchester. Die Frequenz der badischen Bahn darf ruhig auf ein Drittel derjenigen geschätzt werden, welche der Liverpool-Manchester-Bahn zufällt und bei den geringen Anlage- und Betriebskosten wird der Ertrag für die Aktionäre an Dividenden ein viel größerer sein als dort und wird sich in Zukunft noch mehr steigern. Es wurde z. B. beobachtet, daß sich der Personenverkehr mit der Einbürgerung des Eisenbahntransports um das zehnfache vermehrte und auch in Baden mit Einführung der gar nicht leistungsfähigen Oberrheinschiffahrt ganz ungewöhnlich zunahm. Auf Grund bisheriger Verkehrsbeobachtungen glaubt List eine Jahresfrequenz von einer Million Zentnern Gütern und 125 000 Reisenden für die ganze Länge der Bahn annehmen zu dürfen. Erhebt er als Fahrpreis für die ganze Strecke und die Person 6 fl. und als Güterfracht ebenfalls für die ganze Strecke 40 Kreuzer für den Zentner und bringt die Hälfte der Bruttoeinnahmen für Bahnunterhaltungs-, Betriebs- und Verwaltungskosten in Ansatz, so ergäbe sich eine Nettoeinnahme von 708 000 fl. und eine Dividende von 13½% pro Jahr. Dabei sind die Beförderungspreise lange nicht in der Höhe in Rechnung gestellt, in der sie bei der Liverpool-Manchester-Bahn stehen, sonst könnte man eine Dividende von gar 27% erwarten.[3])

Unter diesen Aussichten kann es an Kapitalien zum Bau der Eisenbahn von Mannheim nach Basel nicht fehlen, sobald die Regierung die Hand zur Ausführung bietet und das Unternehmen durch Maßnahmen der Gesetzgebung und Verwaltung fördert bzw. erst ermöglicht.

Daß das Unternehmen der Privatinitiative überlassen wird, erscheint List als »zweckmäßig und unerläßlich«, doch räumt er dem Staat das Recht ein, selbst einen gewissen finanziellen Nutzen zu beanspruchen und dafür zu sorgen, daß die eigenen Untertanen bei der Beteiligung an dem so überaus

[1]) Allgemeine Zeitung 1835, a. o. Beilage Seite 816.

[2]) Allgemeine Zeitung 1835, a. o. Beilage Seite 823.

[3]) Allgemeine Zeitung 1835, a. o. Beilage Seite 831.

gewinnbringenden Unternehmen nicht zu kurz kommen. Diesem Zwecke sollen folgende von seiten des Staats in die Konzession aufzunehmende Bestimmungen dienen:[1]) 1. Der Staat garantiert den Unternehmern für die Summe von $4^1/_2$ Millionen Gulden von dem Tage der Einlage an 3%, also im ganzen jährlich 135 000 fl., 2. der Reinertrag bis auf 6% kommt den Aktionären allein und ungeteilt zu, 3. Steigt er über 6%, so fällt dem Staat die Hälfte des Mehrertrags zu, 4. die Aktionäre können nicht über 12%, der Staat nicht über 6% erheben, 5. sobald die Eisenbahn 18% trägt, wird der Überschuß des Reinertrags entweder auf die Vervollkommnung oder Fortsetzung der Bahn und der Transportanstalten, oder auf die Herstellung von Zweigbahnen nach einzelnen Städten und Tälern des Großherzogtums verwendet, oder werden die Fahrtaxen herabgesetzt. Die blos nominelle Zinsengarantie von 3% soll nur den Zweck haben, inländische Kapitalien zum Zugreifen zu ermutigen. Die gleiche Absicht wird verfolgt mit der verhältnismäßig geringen Bemessung des Ertragsanteils des Staats und mit Vermeidung der Festsetzung einer Maximaldividende.

Um darzutun, daß die Vorschläge nicht leere Planmacherei bedeuten, sondern ausfürbar sind und zwecks der Ausführung erhoben wurden, macht sich List verbindlich, dieselbe in folgender Weise und unter folgenden Bedingungen in die Hand zu nehmen:

1. Als Voraussetzung und Grundlage des Unternehmens soll der Staat die nötigen Gesetze erlassen, besonders hinsichtlich der Zwangsabtretung. Dann will der Verfasser die nötigen Vermessungen und Vorarbeiten zustande bringen und Vorsorge treffen, daß die Bausummen von $4^1/_2$ Millionen Gulden. sowie sie nötig wird, flüssig zu machen ist. Der ganze Bahnbau soll womöglich schon in zwei, spätestens aber in vier Jahren nach der Inangriffnahme vollendet sein.

2. Nach Erledigung der Vorarbeiten will er eine Subskription eröffnen, wobei die Hälfte des Aktienkapitals der badischen Bürgerschaft zum Zeichnen überlassen und der Rest den die Sache betreibenden Bankhäusern vorbehalten bleiben soll.

3. Sollte die vorgeschlagene Art der Finanzierung der Staatsregierung oder dem Landtag nicht zusagen, so erbietet sich der Verfasser gleichwohl, auf jeden andern Modus einzugehen und »nach Kräften mitzuwirken, daß »das Geschäft auf eine solide dem Staate wie dem Publikum gleich »vorteilhafte Weise eingeleitet werde«.

Eile tut not, besonders die Akte der Gesetzgebung ertragen keinen Aufschub mehr, wenn sie dem zurzeit versammelten Landtag noch unterbreitet werden sollen. Die Eisenbahn macht in allen Staaten Deutschlands reißende Fortschritte und niemand weiß, welchen Tatsachen der badische Staat in zwei Jahren gegenüber steht, wenn die derzeitige Landtagssession unbenützt verstreicht und erst der kommende Landtag mit der Eisenbahnangelegenheit befaßt werden kann.

Unabhängig von diesen Vorschlägen und Anerbietungen empfiehlt List der Regierung und den Kammern den Gedanken zur Erwägung, mit Hilfe

[1]) Allgemeine Zeitung 21835, a. o. Beilage Seite 832.

unverzinslicher Kassenscheine das Unternehmungen zu fördern und zugleich durch die Anwendung dieses Mittels noch weitere, das Gemeinwohl pflegende Zwecke zu erreichen. Durch Gesetz sollte einer Privatgesellschaft, welche den Bau der Eisenbahn auf eigene Kosten ausführen will und die nötige Sicherheit dafür bietet, das Recht verliehen werden, bis zur Hälfte des Aktienkapitals Banknoten ohne Metalldeckung auszugeben, die bei allen badischen Staatskassen und den Geschäftskassen der Unternehmung selbst jederzeit zum Ausgabewert wieder eingelöst oder an Zahlungsstatt angenommen werden. Die Eisenbahngesellschaften sollen somit wie die Zettel- oder Notenbanken oder wie der Staat und die Gemeinden ein uneigentliches, stets einlösbares, durch den Wert der Liegenschaften und der Bahnanlagen gedecktes Papiergeld kreieren, was umso unbedenklicher gestattet werden darf, als durch die Kontrolle des Staats jeder Mißbrauch ausgeschlossen wird, der allein die besonders in Amerika mit diesen Noten gemachten übeln Erfahrungen verursacht hat. Es ist für den Staat keine schwere Aufgabe, darüber zu wachen, daß die Noten mit ausreichenden, stets vorhandenen und in Zeiten von Krisen leicht realisierbaren Werten fundiert sind und daß die Menge der Noten zu der Gesamtmenge der im Land umlaufenden Barmittel stets im richtigen Verhältnis steht. Daß Vorrat und Bedarf des Papiergeldes sich im Gleichgewicht halten, dafür sorgt schon die gewährleistete unbedingte Einlösbarkeit. Die Garantie, die der Staat durch Annahme der Kassenscheine an Zahlungsstatt übernimmt, ist bei dem zu erhoffenden reichen Ertrag ohne jede Gefahr für den Staatshaushalt, im schlimmsten Fall aber nicht von größerer Gefahr als jede zur Förderung des Unternehmens bewilligte Zinsen- und Ertragsgarantie. Der Vorteil der Zinsersparnis kommt durch weitern Ausbau der Bahn, Frachtherabsetzung, Vervollkommnung der Transportmittel indirekt wieder dem Lande zugute und die durch die Kassenscheine zum Teil freigewordenen Kapitalien haben Gelegenheit in andern großen Unternehmungen zum Nutzen des Landes Anlage zu suchen. Findet dieses Beispiel der Banknotenausgabe anderwärts Nachahmung, so kann auf diese Weise die Hälfte der zum Ausbau des deutschen Eisenbahnsystems nötigen Kapitalien beschafft werden, und es bleibt noch Geld genug übrig, den mit der Benützung von Eisenbahnen ansetzenden Aufschwung kräftig zu befruchten. In Preußen zirkuliert ähnliches Papiergeld schon lange; mit dem Eintritt Badens in den Zollverein wird es seinen Weg auch nach Baden suchen, so daß daselbst die Kreierung von eigenen Kassenscheinen so wie so zur Notwendigkeit wird.[1])

Da List und Newhouse in ihren Denkschriften den gleichen Gegenstand behandeln und in ungefähr gleichen Gedankengängen zu übereinstimmenden Resultaten gelangen, kann man bei der Beurteilung des Listschen Memoires im großen und ganzen das wiederholen, was für und gegen den Newhouseschen »Vorschlag etc.« zu sagen war. Wie dieser »Vorschlag« dient auch das Listsche Memoire der Propaganda und enthält daher manche Behauptungen, die bei näherem Zusehen nicht standhalten können. So konnte man damals schon, ohne die Ergebnisse der Wirklichkeit abzuwarten, entgegenhalten, daß die von List versprochenen Erträgnisse von 13 und noch mehr Prozent niemals eintreten würden und daß diese Resultate auf irriger Berechnung beruhen müßten.

---

[1]) Allgemeine Zeitung 1835, a. o. Beilage, Seite 835/6.

Seine Schätzungen der Frequenz halten sich zwar in den Grenzen der Möglichkeit und sie treffen die tatsächlich vorhandenen Verhältnisse besser als z. B. Nebenius in seinem noch zu besprechenden »Comitébericht«, der, um ja nicht ungerechtfertigte Hoffnungen zu erwecken, das Verkehrsbedürfnis nicht niedrig genug einschätzen konnte. Ferner trifft er mit seinen Tarifsätzen für Güter- und Personenbeförderung so ziemlich dasjenige, was später auf diesem Gebiet zur Tatsache wurde, man kann ihm daher zu hoch gegriffene Ansätze, um ein günstiges Ergebnis zu zeigen, nicht nachreden. Der Fehler liegt vielmehr in dem dritten, den Ertrag eines Unternehmens bestimmenden Faktor, in den angenommenen Anlagekosten. Er glaubt mit $4^1/_4$ Million Gulden, also mit der Hälfte der Summe, die Newhouse für nötig hielt, eine solide, völlig betriebsfähige Bahn mit allem, was dazu gehört, herstellen zu können. Da hatte der Letztere allerdings leichtes Spiel, wenn er in Gegenvorstellungen vor den verführerischen Aussichten des Listschen Projektes warnte. Daß die Eisenbahn später mehr kostete, als List und Newhouse zusammen dafür auslegen wollten, daran konnte man allerdings damals noch nicht denken, aber etwas mehr Vorsicht in diesem Kardinalpunkte hätte doch walten dürfen, und beide Bewerber konnten später froh sein, daß es für sie eben bei den Bewerbungen geblieben ist. Gerade List, der Wirtschaftspolitiker hätte sich sagen müssen, daß im Augenblick des Bedarfs von Grund und Boden die Preise desselben von Besitzern und Spekulanten in die Höhe getrieben werden würden, und daß die große Nachfrage nach Arbeitskräften die sofortige Steigerung der Löhne bedeuten mußte und zwar in solchem Umfange, daß alle seine Ansätze und Berechnungen über den Haufen fielen.

Dem Staate konnte das Memoire eben so wenig eine festeinzuhaltende Richtung seiner Eisenbahnpolitik vorschlagen, wie die Newhousesche Denkschrift. Daß die Staatsbahn ein Unding sei, davon war List seltsamerweise fest überzeugt, aber seine Postulate wie Zinsengarantie unter bestimmten Kautelen machen die Frage der staatlichen Eisenbahnpolitik nur noch komplizierter, statt sie ihrer Lösung näher zu bringen.

Die Gefahr der linksrheinischen Eisenbahnkonkurrenz hält List lange nicht für so verderblich, wie Newhouse. Der größere Schaden, den Baden erleidet, wenn es säumt, im Eisenbahnwesen voran zu schreiten, ist der allgemeine Stillstand seiner Volkswirtschaft, die überflügelt wird von andern deutschen Staaten und nur schwer wieder ihren frühern Rang erobern kann.

Ein wesentliches Verdienst der Listschen Denkschrift liegt, abgesehen davon, daß die Eisenbahnidee wieder einen neuen und deshalb wirkungsvolleren Anstoß erhielt, auf technischem Gebiet. Bisher hatte man in England zähe an einem massiven, aus schweren Steinblöcken bestehenden Unterbau für das Gleis festgehalten und auf dem Kontinent hatte man diese Bauweise ungesehen adoptiert. Erst List gelang es, diese Voreingenommenheit zu zerstören und der amerikanischen Bauweise mit ihrer elastischen, leichten und billigen Holzschwellenunterlage zur allgemeinen Anerkennung zu verhelfen und dadurch manche Million Baukapital zu ersparen. Ferner fielen die Fingerzeige Lists in Sachen der Kapitalbeschaffung durchaus nicht auf unfruchtbaren Boden. Als die Regierung sich anschickte, das Eisenbahnprojekt selbst in die Hand zu nehmen, kommen die Listschen Vorschläge betreffend Kassenscheine und Banknotenemission alsbald zu Ehren.

## § 9. Newhouse und List vor dem badischen Landtag von 1835.

Ende April 1835 richtete List eine Schreiben an beide Kammern des am 31. März eröffneten Landtags, worin er bat, die beigefügten Exemplare seines Memoires samt den mit vorgelegten Berichten und Prospekten der Leipzig - Dresdener Eisenbahngesellschaft an die Mitglieder verteilen zu wollen.[1]) Dies war aber nur die Vorbereitung zu einem weiteren Schritt, den er einige Wochen nachher unternahm, indem er die Kammern in einer Petition über seine eigentlichen Absichten und Pläne in bezug auf die Erbauung der Mannheim-Baseler Eisenbahn unterrichtete und sich ihrer geneigten Unterstützung empfahl. List bittet die Kammern, sie möchten sich bei der Großherzoglichen Regierung für ihn verwenden, daß ihm von derselben »die Konzession er»teilt werde, die Stiftung einer Aktiengesellschaft zu dem Zwecke »der Herstellung der oft erwähnten Eisenbahn unter folgenden »Bedingungen zu negociieren.[2])

1. »Die Kompagnie könne sich nicht eher konstituieren, als bis ein »bares Kapital von vier Millionen Gulden subskribiert werde;

2. »Die Kompagnie solle berechtigt sein, für ein Dritteil der Anlage»kosten dieser Bahn unverzinsliche Kassenscheine zu kreieren »und auszugeben, welche sie zu jeder Zeit in Metallgeld auszulösen haben »werde;

3. »Der Kompagnie sollte das Recht eingeräumt werden, Reisende »und Güter zu transportieren, wofür sie der Großherzoglichen Post»verwaltung den erweislichen Reinertrag zu ersetzen habe, dagegen solle »ihr der Salztransport zu den gegenwärtigen Bedingungen auf zehn »Jahre überlassen werden;

4. »Die Kompagnie soll ferner das Recht haben, die Fahrtaxen »zu bestimmen, jedoch sollen dieselben die gegenwärtigen Post- und »Frachtpreise in keinem Fall übersteigen, sondern vielmehr bis auf die »Hälfte dieser Frachtsätze herabgesetzt werden, sobald die Hälfte 6% »Reinertrag gewähren werde;

5. »Die Kompagnie werde Briefe und Packete unter 20 Pfund auf »Rechnung der Post zu denselben Frachtpreisen transportieren wie andere »Güter;

6. »Der Kompagnie solle das Recht zustehen, die Bahn unter »gleichen Bedingungen nach dem Ausland fortzusetzen und zuletzt

7. »soll außer dieser Bahn keine andere Eisenbahn zwischen Mannheim und Basel konzessioniert werden.«

Durch Einräumung dieser Zugeständnisse vonseiten der Staatsgewalt sollte die zu gründende Gesellschaft von vornherein lebensfähig gemacht werden, indem in allgemeinen Umrissen ihr Zweck und die Mittel, denselben zu erreichen, für beide Teile bindend festgestellt wurde. Nicht zu verwechseln sind diese Bestimmungen mit der Konzession im engern Sinne; diese konnte erst in aller Form erteilt werden, wenn die Gesellschaft bereits gegründet war

---

[1]) Verhandlungen der Ständeversammlung von 1835. Zweite Kammer, 1. Protokollheft Seite 166.

[2]) Verhandlungen der Ständeversammlung von 1835. Zweite Kammer, 6. Protokollheft Seite 121.

und sollte allerdings die oben erwähnten zum Voraus zu bewilligenden Forderungen zur Grundlage haben. Bemerkenswert ist der Unterschied dieser Forderungen gegenüber den in dem Promemoria als maßgebend aufgestellten. Die Zinsengarantie des Staates wird nicht mehr erwähnt, das auszugebende Papiergeld soll nicht die Hälfte, sondern nur ein Drittel des Baukapitals ausmachen, Frachtreduktionen treten schon bei Erzielung einer sechsprozentigen Rente ein — lauter Abschwächungen der früher erhobenen Forderungen, um das ganze Projekt den Abgeordneten mundgerechter zu machen. Als neue Forderungen werden erhoben: Monopol des Salztransports für einen gewissen Zeitraum und Ausschließung jedes Dritten vom Bahnbau in Baden überhaupt, auch von der Fortsetzung der projektierten Bahn nach irgend welcher Richtung über die Landesgrenzen hinaus. —

Diesen Bestrebungen Lists hatte Newhouse als Agent der Basler Vereinigung nicht untätig zugesehen. Er mußte unter allen Umständen ein günstiges Votum der Kammern für die Projekte seines Konkurrenten zu verhindern suchen, wenn er nicht Gefahr laufen wollte, daß die Regierung, beeinflußt durch die Stimmung des Landtags, die Listschen Vorschläge akzeptierte, nachdem sie seine (Newhouses) Anerbieten abgelehnt hatte.

Er erneuerte daher in einer Anfangs Juni an beide Kammern gerichteten Petition seine im Namen der Basler Vereinigung gestellten und von der Regierung abgelehnten Anträge. In eingehender, von vielen statistischen und technischen Ausführungen und Beilagen begleiteter Vorstellung entwirft er die Einzelheiten seines Projekts und sucht nachzuweisen, daß alle Garantien der sachgemäßen Realisierung gegeben sind. Der Listschen Petition gegenüber macht er vor allen Dingen sein Recht als Erster geltend und beansprucht die Idee einer Mannheim-Basler Eisenbahn als sein geistiges Eigentum, da unbestreitbar ihm — Newhouse — das Verdienst zukomme, die erste Anregung gegeben und die ersten wirklich brauchbaren Vorschläge gemacht zu haben. Weiter greift er das Listsche Memoire, soweit es nicht mit seinen im »Vorschlag etc.« vertretenen Ansichten übereinstimmt, scharf an und sucht es Punkt für Punkt als in seinen Voraussetzungen und Folgerungen unrichtig zu widerlegen. Durch diese wohl etwas hitzige Polemik hatte die Petition des Newhouse an Klarheit und Übersichtlichkeit nicht gerade gewonnen, so daß der Abgeordnete, der sie im Namen der Zweiten Kammer entgegennahm, zunächst Rücksprache mit dem Petenten und seinen Vollmachtgebern pflegen mußte, um den eigentlichen Gegenstand der Forderung genau umschreiben zu können. Darnach ging die Absicht des Petenten und seiner Mandanten dahin, zunächst auf eigene Kosten und unter dem Schutz der Regierung umfassende technische Vorerhebungen über das Projekt zu veranstalten, um in die Möglichkeit zu kommen, mit der Großherzoglichen Regierung über die Bedingungen einer Eisenbahnkonzession zu verhandeln. Man stellte daher an die badische Staatsgewalt vorläufig nur das Verlangen, sie möge einer zu bildenden Aktiengesellschaft ein jede Konkurrenz a priori ausschließendes Recht auf Ausführung der badischen Durchgangsbahn verleihen, um eine Gewähr dafür zu haben, daß die Vorbereitungen nicht umsonst oder gar für andere unternommen werden. In diesem Sinne sollten die Kammern auf die Regierung einwirken und das ihrige dazu beitragen, daß das Listsche Anerbieten verworfen werde. Dem eben versammelten Landtag war die Eisenbahnidee nichts unbekanntes mehr, wie zwei Jahre zuvor. Die Zahl

der überall auftauchenden Eisenbahnprojekte war Legion und in allen Blättern fanden ihre Prospekte und Berichte Verbreitung und Besprechung, die zur Nacheiferung anreizten. Abgesehen von England und Nordamerika, wo das neue Verkehrsmittel dem Verkehrsbedürfnis schon vorauszueilen anfing, schickten sich Belgien und Frankreich an, die führende Stelle auf diesem Gebiet einzunehmen. Dort wurde im Frühjahr 1834 die Erstellung eines ganzen Systems von Eisenbahnen beschlossen und sofort begonnen und hier wurde im April 1835 die Regierung ermächtigt, eine Bahnverbindung von Paris nach Havre und Rouen ins Werk zu setzen, als Basis eines ganzen Netzes von neuen Verkehrsstraßen.

In Deutschland selbst entstanden, angeregt von dem guten Fortgang der Nürnberg-Fürther und der Leipzig-Dresdener Eisenbahnangelegenheit fast gleichzeitig in den größeren Städten Vereine und Komitees zur Förderung des Eisenbahnbaus. Mehr als zwanzig Projekte standen zur Diskussion und konnten mehr oder weniger als gesichert gelten.[1]) Wer geglaubt hatte, die neue Erfindung werde sich nicht bewähren und werde ebenso rasch wieder verschwinden, wie sie gekommen war, sah sich genötigt, ernsthaft Stellung zu der Angelegenheit zu nehmen, besonders da der Kampf dagegen jeden Tag mühsamer und aussichtsloser wurde. Der badische Landtag konnte sich nicht mehr begnügen, sein Interesse an dem Plan einer badischen Eisenbahn kundzugeben und das weitere der Zeit und der Regierung anheimzustellen, er mußte sich erklären, ob er überhaupt eine Bahn haben wolle. Er sollte gewissermaßen die Mittel und Wege dazu vorschlagen, indem er sich für eines der beiden vorgelegten Anerbieten entschied und der Regierung zur Durchführung empfahl. Die beiden Eingaben wurden wie alle dazu geeigneten Petitionen, die an beide Kammern gerichtet waren, in jeder Kammer völlig selbständig und unabhängig von der Stellungnahme der andern Kammer behandelt, d. h. zunächst den ständigen Petitionskommissionen überwiesen zur Bearbeitung und Berichterstattung.

Die Petitionskommission der Zweiten Kammer behandelte die beiden Petitionen von Newhouse und List als zusammengehörige Materien und vereinigte sie zu einem einzigen Beratungsgegenstand, welcher am 31. Juli 1835 in der 51. öffentlichen Sitzung zur Tagesordnung stand. Die Sitzung wurde eröffnet mit dem Bericht der Petitionskommission, den der Abgeordnete Gerbel erstattete.[2]) Als Einleitung gab der Berichterstatter eine kurze Übersicht über die Vorgeschichte der beiden Petitionen und die denselben zugrunde liegende Idee. Er erwähnte die Schrift des Newhouse als

---

[1]) Als solche Eisenbahnprojekte nennt der Bericht des Abgeordneten Gerbel (Landtag 1835, Zweite Kammer, Protokollheft 6, Seite 129) außer den bereits erwähnten u. a. folgende: Köln-Belgische Grenze, Ruhr-Elberfeld, Elberfeld-Düsseldorf, Minden-Rheintal, Berlin-Potsdam, Berlin-Leipzig, Berlin-Stettin, Bremen-Hannover, Hannover-Elbeufer, Stuttgart-Friedrichshafen, Frankfurt-Mainz, Neustadt i. Holstein-Altona. Die Finanzierung der meisten dieser Linien ist gesichert, die staatliche Konzession zum Teil schon erwirkt, zum Teil in sicherer Aussicht.

Noch im Stadium der ersten, aber vielversprechenden Anfänge sind die Bahnen Kassel-Frankfurt, Frankfurt-Mannheim und Wien-Triest.

[2]) Bericht der Petitionskommission, die Anlegung einer Eisenbahn von Mannheim bis Basel betreffend.

Verhandlungen der Ständeversammlung 1835. Zweite Kammer, Protokollheft 6, Seite 120.

die Grundlage der Eisenbahndiskussion des vorherigen Landtags, wiederholte in kurzen Zügen den Inhalt und das Ergebnis dieser Diskussion, schilderte das Verhalten der Staatsregierung zu dem Gegenstand und gab dann eine kurze Erläuterung über Inhalt und Tendenz der vorliegenden Petitionen. Hierauf unterzog der Bericht das Projekt einer Bahn von Mannheim nach Basel einer eingehenden Erörterung nach allen Seiten. An der Hand des von Newhouse vorgelegten Materials verbreitete er sich über die technischen und wirtschaftlichen Vorbedingungen, die Bedeutung des Unternehmens für das Land Baden insbesondere und für die Umgestaltung und Belebung des Verkehrs in Europa überhaupt und schließlich über die Frage nach dem den Unternehmern zufallenden Ertrage. Alle diese Punkte werden durchaus im Sinne der Newhouseschen Darstellungen behandelt mit Anerkennung der schon erörterten Resultate, so daß ein Eingehen auf die Einzelheiten dieses Teils des Kommissionsberichts nicht nötig fällt.

Dieses besondere Eingehen des Berichterstatters auf die Newhouseschen Ideen, sowie einzelne deutliche Anspielungen zeigen den Vorsprung, den die Newhousesche Petition gegenüber der Listschen bereits errungen hatte. Die Stimmung der Kommission war entschieden Newhouse günstiger als List. Aber dennoch trug man Bedenken, dieser Stimmung bindenden Ausdruck zu verleihen und der Regierung die Berücksichtigung des einen Projektes unter Verwerfung des andern zuzumuten. Man wußte sich außerstande, in eine fachmännische Prüfung der von den beiden Bewerbern vorgebrachten Argumente einzutreten und zögerte daher, sich für einen der beiden zu entscheiden, wie diese unzweifelhaft gehofft hatten.

Umso eingehender kam dagegen die schon vom Landtag des Jahres 1833 angeschnittene Frage nach der Mitwirkung der Kammern in Eisenbahnangelegenheiten überhaupt zur Sprache. Man hielt es für erforderlich, den zwei Jahre vorher schon festgesetzten Standpunkt von neuem zu betonen und vor allen Dingen den Ständen das Recht zu vindizieren, bei Erteilung der Konzession an einen Unternehmer und bei Ausstattung desselben mit dem Recht der Zwangsenteignung ein entscheidendes Wort mitzusprechen. Alle andern Maßnahmen, insbesondere die vorbereitenden, fallen in die alleinige Kompetenz der Staatsregierung. Insbesondere hat dieselbe zu untersuchen, ob vor der Inangriffnahme der ersten Arbeiten eine Kautionsleistung zu fordern, welche Garantien den Unternehmern zu bieten, ob im voraus die Erlaubnis zur Fortsetzung der Bahn nach dem Bodensee zu geben, ob ein Termin zur Beendigung des Bahnbaus zu setzen sei, ferner, wie das Verhältnis der Eisenbahn zur Staatspost zu regeln sei, wie sich der Staat zur Überlassung des Salztransports, zur Übernahme von Aktien und zur Ausgabe von Papiergeld zu stellen habe, und endlich wie es mit der Heranziehung des Unternehmens zur Besteuerung durch Staat und Gemeinden zu halten sei. Erst wenn alle diese Probleme im übereinstimmenden Interesse des Staats und der Unternehmer gelöst seien, möge die Staatsregierung die Konzession in Form einer Gesetzesvorlage den Ständen unterbreiten zur verfassungsmäßigen Mitwirkung. Dieses Verfahren führe allein zum Ziel und gewährleiste tunlichste Berücksichtigung aller berechtigten Ansprüche. Sollte der jetzt versammelte Landtag mit der definitiven Regelung der Eisenbahnfrage nicht mehr befaßt werden können, so wird der Regierung anheimgestellt, nach Ausarbeitung ihrer Vorlage einen außerordentlichen Landtag — eventuell auf Kosten der Konzessionäre — ein-

zuberufen, um nicht die Zeit bis zur nächsten Session ungenützt verstreichen zu lassen.

Dieser Standpunkt der Petitionskommission findet seinen Ausdruck in ihrem Schlußantrag an das Plenum der Kammer: »Dieselbe wolle die Über»weisung der Petitionen mit Abschrift dieses Berichts nebst Bei»lagen an Großherzogliches Staatsministerium zur möglichsten »Berücksichtigung und Begünstigung des hier in Frage liegenden »großen Unternehmens beschließen und seiner Zeit, wenn die über »die Sache anzustellende Prüfung ein vorteilhaftes Resultat dar»bietet, den Kammern geeignete Vorlage über diese Eisenbahn»anlage machen.«[1])

Die Debatten im Plenum waren entsprechend dem fortgeschritteneren Standpunkt der Angelegenheit, nicht so oberflächlich und unbedeutend, wie zwei Jahre vorher. Sie bewegten sich völlig in den von dem Kommissionsbericht vorgezeichneten Gedankengängen, und traten so wenig wie die Kommission auf das Verlangen der Petenten ein, eine Auswahl unter den vorgelegten Projekten zu treffen. Ein Antrag, den Kommissionsbericht zuerst drucken zu lassen und die Beratung bis zur eingehenden Information der Abgeordneten über den Gegenstand auszusetzen, blieb daher ohne Unterstützung, indem dem Antragsteller entgegengehalten wurde, daß es sich nicht um definitive Entscheidung, sondern nur um die vorläufige allgemeine Empfehlung der in den Petitionen enthaltenen Angelegenheit an die zuständige Staatsbehörde handeln könne.[2]) Dennoch erhoben sich Stimmen für und gegen besondere Berücksichtigung eines der beiden Bewerber. Der Berichterstatter Gerbel selbst gab zu, daß ihm das Gesuch von Newhouse als das annehmbarere erschien und er fand von verschiedenen Seiten Zustimmung.[3]) Dagegen erhoben sich die beiden Vorkämpfer der liberalen Partei, die anerkannt einflußreichsten Mitglieder Welcker und von Rotteck und verlangten für die Listschen Ausführungen eine nicht weniger vorurteilslose Behandlung, stammten sie doch von einem Manne, der durch seine Studien und seine Erfahrungen sich als besonders sachkundig erwiesen und sich große Verdienste um die Verwirklichung der Idee eines Eisenbahnsystems in Deutschland erworben habe. Sachverständige aus nah und fern hätten dies anerkannt und wenn Feinde dagegen aufgetreten seien und seine Verdienste in Zweifel ziehen wollten, so sei dies eine allgemeine Erscheinung, die Jedem begegnet, der sich Verdienste erwirbt. Bahnrichtung, Baukosten, Grunderwerb wurden von verschiedenen Rednern besprochen, ebenso die Frage der linksrheinischen Konkurrenz, der Schädigung einzelner Berufsklassen durch die Bahn und deren Abhilfe. Erzielten diese Debatten auch keinerlei greifbares Resultat, so brachten sie doch das wachsende Interesse der ganzen Kammer an der Eisenbahnidee unzweifelhaft zum Ausdruck. Nicht ein Abgeordneter fand sich, der die Eisenbahn überhaupt abgelehnt hätte, das schien ein überwundener Standpunkt. In der Frage der ständischen Mitwirkung

---

[1]) Verhandlungen der Ständeversammlung 1835. Zweite Kammer, Protokollheft 6, Seite 129.

[2]) Verhandlungen der Ständeversammlung 1835. Zweite Kammer, Protokollheft 6, Seite 101 ff. Allgemeine Zeitung 1835 a. o. Beilage Nr. 315, Seite 1259.

[3]) Verhandlungen der Ständeversammlung 1835. Zweite Kammer, Protokollheft 6, Seite 102 bzw. 105.

trat die ganze Kammer geschlossen für den Standpunkt der Kommission ein. Es schien ganz undenkbar, daß einfach auf dem Wege der Verordnung ein Gegenstand von so weittragender Bedeutung für das Wohl und Wehe des ganzen Landes erledigt werden sollte. Hier kann nur ein nach den Bestimmungen der Verfassungsurkunde zustande gekommenes Gesetz am Platze sein. Aus dem Wortlaute der Verfassung lassen sich diese Ansprüche der Kammern allerdings nicht begründen, da die Regelung des Verkehrswesens nicht unter den Befugnissen der Stände aufgeführt ist und bei Adoption des Privatbahnsystems das Budgetrecht der Kammern keine Handhabe zur Mitwirkung bietet. Ohne irgendwie den verfassungsmäßigen Rechten der Kammer äußerlich zu nahe zu treten, hätte die Regierung die Konzessionierung der Landeseisenbahnen selbständig ausführen können, als Ausfluß ihrer Eigenschaft als Exekutivorgan. Wollte man aber nicht am Buchstaben hängen, sondern vielmehr dem Sinn und Geiste der Verfassung Rechnung tragen, so konnte man den Landtag nicht umgehen, der doch berufen ist, in allen wichtigen Landesangelegenheiten der Regierung zur Seite zu stehen und der nicht untätig zusehen kann, wenn die wirtschaftlichen Interessen fast der ganzen Bevölkerung beteiligt sind.

Über die Frage, welche Stellung der Staat dem Eisenbahnwesen gegenüber überhaupt einzunehmen habe, gingen die Ansichten der Abgeordneten weit auseinander. Diejenigen, welche jede aktive Teilnahme des Staates an dem Unternehmen verwarfen, behielten zwar noch die Oberhand. Sie wollten von der Listschen Zinsengarantie durch den Staat nichts wissen und wollten die Unternehmer sich völlig selbst überlassen. Andere vertraten die Forderung, daß der Staat wenigstens die Vorarbeiten auf eigene Kosten und durch eigene Organe ausführe, um ein richtiges, unbeeinflußtes Bild von allen einschlägigen Verhältnissen zu gewinnen, besonders aber um die Zugrichtung der Eisenbahn vorschreiben zu können. In diesem Sinne wurde der Antrag gestellt, die Petitionen der Budgetkommission zu überweisen, damit dieselbe die Einstellung der für die Vorarbeiten nötigen Summe in das Staatsbudget durchsetze. Der Antragsteller blieb aber mit seiner Meinung allein. Der bedeutendste Redner des Tages war der Abgeordnete von Rotteck aus Freiburg, der besonders die staatsrechtliche Seite des Eisenbahnprojekts behandelte und auf die Gefahren des laisser faire laisser aller für den Staat hinwies, denen von Anfang an vorgebeugt werden müsse. Zum ersten Male warf er die Frage auf, ob die bis jetzt allgemein vertretene Idee der Privatunternehmung auch wirklich die ihr zugeschriebenen Vorzüge besitze, oder ob nicht eine Staatsbahnpolitik nach Art der belgischen mehr dem Interesse des Landes dienen würde. Er sagt darüber wörtlich:[1])

> »Auch die große Frage muß in Betrachtung kommen, ob diese »Eisenbahn nicht wirklich von dem Staat unternommen oder ausgeführt »werden soll, oder ob der Staat sich nicht eine gewisse Quote davon »vorbehalten will, oder ob es wirklich notwendig ist, die Straße definitiv »in das Privateigentum der Unternehmer übergehen zu lassen. Ein so »großer Teil des Staatsgebiets kann nimmermehr in das Privateigentum »gegeben werden, denn sonst könnte man auch andere ganze Landstraßen »von einem Ende des Landes bis zum andern Privatmännern käuflich

[1]) Verhandlungen der Ständeversammlung 1835. Zweite Kammer, Protokollheft 6, Seite 107.

»überlassen, und dann die Staatsangehörigen und fremden Reisenden »mehr oder weniger von der Willkür oder der Spekulation dieser Eigen- »tümer abhängig machen.«

Mit diesem Gedanken wurde für die badische Eisenbahnpolitik eine ganz neue Perspektive eröffnet. Mit einem Schlag war die Zauberkraft des bis jetzt allein herrschenden Privatbahnprinzips gebrochen und die führenden Geister fingen an, die Konsequenzen aus den Rotteckschen Anregungen zu ziehen. Daß der Vorschlag bald Tatsache werden sollte, daran konnte in diesem Augenblick allerdings Rotteck selbst nicht einmal denken. —

Nachdem so die verschiedensten Ansichten zu Wort gekommen waren, wurde die Diskussion geschlossen und in der Abstimmung der Antrag der Kommission mit allen gegen zwei Stimmen angenommen, ergänzt durch den Zusatzantrag Welckers, daß den beiden Petenten für ihre Anregung der Dank der Kammer ausgesprochen werden solle.[1])

Die Erste Kammer des badischen Landtags behandelte die Petitionen unabhängig von einander in zwei verschiedenen Sitzungen. Die Berichterstattung namens der Petitionskommission lag in den Händen des Professors der Nationalökonomie K. H. Rau, der zwei Jahre zuvor das Gutachten über das Eisenbahnwesen abgegeben hatte. Sei es, daß Rau an der Entwicklung des Verkehrswesens überhaupt nicht viel Interesse nahm, sei es, daß er an die Zukunft der Eisenbahnen und speziell der badischen Durchgangsbahn nicht glaubte — kurzum er mußte gestehen, daß er den Gang der Sache nicht weiter verfolgt, und daß er von allen dahin zielenden Bestrebungen der Jahre 1834 und 1835 keine Ahnung habe.[2]) Daß sich in Basel eine Vereinigung gebildet habe, welche sich erbot, die Mannheim-Baseler Bahn zu bauen, war in allen Zeitungen Gegenstand lebhafter Diskussion — in die Studierstube des Heidelberger Nationalökonomen war diese Nachricht noch nicht gedrungen, ein typisches Beispiel für eine in der früheren deutschen Eisenbahngeschichte alle Augenblicke wiederkehrende Erscheinung. Die schieben sollten, mußten geschoben werden! Professor Rau war der irrigen Meinung, daß die Eisenbahnangelegenheit seit den diesbezüglichen Verhandlungen der Kammern von 1833 geruht hätte, und hielt die Petition Lists für das erste Lebenszeichen der wiedererwachenden Idee. Es schien ihm auch diesmal bei der Anregung bleiben zu sollen, denn auf den Hauptzweck der Petition Lists, auf das Anerbieten, die Eisenbahn von Mannheim nach Basel wirklich zu bauen, ging Rau in seinem wenig gründlichen Kommissionsbericht gar nicht ein;[3]) er glaubte, lediglich Ausführungen allgemeiner Gesichtspunkte vor sich zu haben, ähnlich den Andeutungen, die Nebenius, Grote u. a. über badische Eisenbahnen da und dort in ihren wirtschaftspolitischen Schriften verlautbarten. Der Berichterstatter rekapituliert in kurzen Zügen die Leitgedanken des Listschen Memoires, ohne sich in Einzelheiten einzulassen oder eine Stellungnahme dazu kundzugeben, nur die Frage der Einführung von Papiergeld im Zusammenhang mit dem Eisenbahnprojekt weist er als undiskutierbar von der

---

[1]) Verhandlungen der Ständeversammlung 1835. Zweite Kammer, Protokollheft 6, Seite 114.

[2]) Verhandlungen der Ständeversammlung 1835. Erste Kammer, Beilageheft 2, Seite 110.

[3]) Verhandlungen der Ständeversammlung 1835. Erste Kammer, Beilageheft 1, Seite 106/108, Beilage Ziffer 64.

Hand. Die Ausführung des Projektes sei nach sächsischem Vorgang Sache eines noch zu bildenden Vereins und der Regierung. Die Kammern haben weiter keine Aufgabe, als das schätzbare Verdienst des Petenten anzuerkennen, welcher »diesen für den Wohlstand des Großherzogtums überaus wichtigen »Gegenstand von Neuem zur Sprache brachte und von einer neuen Seite »be»leuchtete.« Die Kommission beantragt daher, die Kammer möge den Ausdruck ihres Dankes gegen List im Protokolle niederlegen und die zur Bittschrift gehörigen gedruckten Beilagen der Bibliothek des Hauses einverleiben. Dieses Resultat war aber dem Plenum der Ersten Kammer, welche in ihrer XV. öffentlichen Sitzung vom 4. Juni 1835 über den Gegenstand beriet, denn doch zu mager. Verschiedene Redner meinten, daß die Angelegenheit von größerer Bedeutung sei, als man hier anzunehmen scheine, und daß die Regierung von vornherein des Interesses und der Zustimmung des Hauses versichert werden müsse, wenn sie etwa von sich aus dem Listschen Projekt näher treten wolle. Deshalb beschloß die Kammer, die Eingabe dem Staatsministerium empfehlend zu überweisen und im übrigen nach dem Kommissionsantrag su verfahren.[1]) Schon einige Wochen später mußte die Petitionskommission und ihr Berichterstatter die Wahrnehmung machen, daß ihr Standpunkt längst überholt sei, und daß das Projekt der Verwirklichung näher gerückt war, als es kurz zuvor noch geschienen hatte. — Die Newhousesche Petition lief ein und es galt, die Konsequenzen aus den Resultaten der letzten Eisenbahndebatte zu ziehen und zwar rascher als man gedacht hatte. Der Kommissionsbericht,[2]) wiederum von Professor Rau erstattet, ist eigentlich nichts weiter als ein Auszug des Gerbelschen Berichtes an die Zweite Kammer. Er bringt zunächst einen kurzen Überblick über die Erfolge der bisherigen badischen Eisenbahnbewegung, schildert die bis jetzt in England gemachten Erfahrungen und verbreitet sich über alle möglichen technischen Einzelheiten, die eigentlich gar nicht in den Rahmen der den Ständen vorerst obliegenden Aufgaben gehörten. Eine bestimmte Stellung gegenüber dem Newhouseschen Anerbieten, nahm der Bericht nicht ein, um nicht in das Gebiet der Regierungskompetenz einzugreifen. Man konnte sich der Auffassung der Zweiten Kammer über den Umfang der ständischen Mitwirkung nicht anschließen und hielt nach wie vor daran fest, daß es im Ermessen der Regierung stehe, die Stände beizuziehen oder nicht. Der Bericht sagt hierüber wörtlich:

»Die Kammern können nur das Interesse haben, diese große und folgenreiche Unternehmung innerhalb des Landes bald und auf die in »jeder Hinsicht gemeinnützigste Weise in Ausführung kommen zu sehen, »die Erteilung einer Konzession an gewisse Personen ist eine reine Voll»ziehungssache, in welche die Stände sich nicht mischen können. Ob »einer Aktiengesellschaft unter solchen Bedingungen, wie sie das Wohl »des Landes erfordern mag, die Konzession erteilt werden, ob der Staat »als der größte Aktionär daran teilnehmen, oder ob derselbe nach dem »Beispiel der belgischen Regierung die ganze Anstalt auf eigene Rechnung »errichten solle, dies zu entscheiden überlassen wir vertrauensvoll der

[1]) Verhandlungen der Ständeversammlung 1833. Erste Kammer, Protokollheft 1, Seite 95/96.

[2]) Verhandlungen der Ständeversammlung 1835. Erste Kammer, Beilageheft 2, Seite 110/114.

»Weisheit der Großherzoglichen Regierung, die, wenn sie nach Beendigung »der nötigen Untersuchungen in dieser Sache die Initiative ergreift, auf »die eifrigste Teilnahme der Stände bauen kann. Für den Fall, daß die »Regierung gesetzliche Bestimmungen in dieser Angelegenheit in Vorschlag »zu bringen hätte, oder, ohne verfassungsmäßige Notwendigkeit es ratsam »erachtete, die Ansichten der Kammern kennen zu lernen, ist es zu »wünschen, daß die Vorlagen auf dem nächsten Landtag gemacht werden »möchten.«

Die Regierung möge mit den Vorarbeiten baldigst beginnen und zwar durch eigene Organe und auf eigene Kosten, um einen möglichst ungetrübten Überblick über alle zugrunde liegenden Verhältnisse zu gewinnen. Die nötig fallenden Ausgaben könnten schließlich von den Konzessionären wiedererstattet werden. Zum Schluß fordert der Berichterttatter die Kammern auf, dem Staatsministerium die Eisenbahnangelegenheit auf das lebhafteste zu empfehlen. Die Debatte hierüber in der XXXVII. öffentlichen Sitzung vom 13. August 1835 ging auf Einzelheiten nicht ein, sondern verbreitete sich über die wichtigste Seite des Projekts, über die Frage der Eisenbahnpolitik des Staates.[1]) Der einmal erweckte Gedanke einer Staatseisenbahn wollte nicht mehr zur Ruhe kommen und wurde auch an dieser Stelle vertreten, wenn auch noch unter viel Widerspruch; die Mehrheit der Kammer dachte durchaus nur an die Privatbahn. Aber eine wichtige Folgeerscheinung der Staatsbahnidee machte sich bereits bemerkbar, indem sich mehr und mehr ein Umschwung der öffentlichen Meinung zugunsten der staatlichen Autorität äußerte. Denn niemand wagte mehr, dem Staate ein untätiges Zuschauen aufzuerlegen, man fand, daß er vielerlei Interessen zu wahren habe und sich deshalb sein Recht auf Mitwirkung nicht beschneiden lassen könne. In diesem Sinne erfuhr die Forderung, der Staat solle die Vorarbeiten selbst unternehmen, allseitige Unterstützung.

Einzelne Redner waren auch geneigt, auf das Projekt von Newhouse einzugehen, das umsomehr Berücksichtigung verdiene, als es alle Garantien der Ausführbarkeit in sich trüge, und sie setzten es durch, daß der Kommissionsantrag dahin abgeändert wurde, daß nicht die Eisenbahnangelegenheit im allgemeinen, sondern die vorliegende Petition des Newhouse dem Staatsministerium empfehlend unterbreitet werden sollte. Diese Fassung fand alsbald einstimmige Annahme und damit war die Tätigkeit des Landtags auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens erschöpft.

## § 10.

## Das Schlußergebnis der List-Newhouseschen Eisenbahnbestrebungen.

Wie wir gesehen, haben es beide Häuser des Badischen Landtags für ihre Pflicht gehalten, der Regierung die Initiative nicht vorwegzunehmen, um nicht ihrerseits die volle Verantwortung für einen etwa eintretenden Mißerfolg der von ihnen befürworteten Eisenbahnpolitik zu tragen. List und Newhouse sahen sich daher gleicherweise vom Ziel ihrer Wünsche noch weit entfernt, es

[1]) Verhandlungen der Ständeversammlung 1835. Erste Kammer, 2. Protokollheft, Seite 110 ff.

war nicht abzusehen, ob und wann die Regierung eine endgiltige Entscheidung treffen wollte, auch fehlte es nicht an Vorzeichen dafür, daß innerhalb der Regierung selbst bereits ein anderer, beide Konkurrenten ausschließender Plan erwogen wurde. Dies war für Friedrich List Grund genug, ein für alle mal von weiteren Bemühungen in Sachen der badischen Eisenbahnen abzustehen. Es war dies gerade die Zeit, da er in Sachsen mit 2000 Talern und »der »Versicherung eines treuen und dankbaren Gedächtnisses« für seine langjährige, opferfreudige Wirksamkeit zugunsten der Leipzig-Dresdener Bahn abgefunden werden sollte, und er wollte nicht zum zweiten Male Geld und Zeit opfern und dann auf die Seite geschoben werden, damit andere den sichern Gewinn aus seinen Ideen ziehen könnten. Die Freundschaft, die ihn mit Rotteck und Welcker verband, die Achtung und Höflichkeit, mit der ihn der Staatsminister Winter und andere hohe Staatsbeamte bald darauf einluden, seinen Wirkungskreis nach Baden zu verlegen, konnten ihn nicht darüber hinwegtäuschen, daß er auch in Baden gegen das Mißtrauen und die gekränkte Eitelkeit einflußreicher Persönlichkeiten, gegen Unverstand und Gehässigkeit einen schweren Stand haben würde.[1])

Newhouse dagegen verlor den Mut noch nicht, er war vielmehr überzeugt, die Gunst der Regierung und der Stände vollends gewonnen zu haben. Der Rücktritt Lists von allen Wettbewerbungen bestärkte ihn noch in dieser Selbsttäuschung und er sah darin nur den Rückzug des von ihm Besiegten. Alsbald setzte er seine Bemühungen nachdrücklich fort. Er bewog die Basler Bankiers, selbst nach Karlsruhe zu kommen und vereint mit ihm persönlich Schritte zu tun, die zum Ziele führen konnten. Man trat mit allen Mitgliedern der Regierung mündlich ins Benehmen, man erbot sich, zwei Bankiers aus Mannheim und Karlsruhe in den Vorstand der Gesellschaft aufzunehmen, um den ausländischen Einfluß abzuschwächen, und man wies weitgehende Sicherheiten und Bürgschaften für die finanzielle Leistungsfähigkeit der Unternehmer nach. Aber die Regierung hatte bereits begonnen, selbst an die Lösung der Eisenbahnfrage heranzutreten und wies alle Anträge von dieser Seite wiederholt zurück. Die Basler Gesellschaft löste sich bald nachher auf, und Newhouse sah sich um die daran geknüpften Hoffnungen betrogen. Er machte zwar im folgenden Jahre nochmals den Versuch, durch Publikationen in Tages- und Flugblättern die öffentliche Meinung auf sich und seine Pläne zu lenken, aber vergebens, seine Rolle in der badischen Eisenbahngeschichte war ausgespielt. Von einer Anerkennung oder einer Belohnung der Newhouseschen Verdienste durch den badischen Staat war keine Rede. Im Dezember 1837 bat er in einer Eingabe an das Großherzogliche Staatsministerium um eine Belohnung aus der Staatskasse zur Schadloshaltung für seine Auslagen und seine Mühewaltung. Die Sache wurde lange verschleppt und erst am 2. August 1838

[1]) Bezeichnend für die Gesinnung gewisser Kreise gegen List ist das Wort des Freiherrn von Gemmingen in der Sitzung der Ersten Kammer vom 13. August 1835: — — »ich teile die Ansicht des Freiherrn von Göler vollkommen, indem ich gerade wünsche, daß dieser Aktiengesellschaft, welcher der Petitionär (Newhouse) hier vertritt, die Konzession erteilt werde, aber nicht dem Konsul List, der früher in der württembergischen Kammer war und von dieser ausgeschlossen wurde, indem ich nicht möchte, daß derselbe in unser Land hereingezogen werde.« — Verhandlung der Ständeversammlung 1835. Erste Kammer, 2. Protokollheft, Seite 112.

wurde ihm eröffnet, daß man seiner Bitte keine Folge geben könne, da sein Eifer, den man übrigens nicht verkenne, auf die Eisenbahnangelegenheit im Großherzogtum keinen solchen Einfluß gehabt habe, daß er einen Anspruch auf eine Belohnung aus der Staatskasse begründen könne.[1] Ein Rekurs an die Krone wurde als unzulässig abgelehnt, und so blieb der goldene Ring des Großherzogs alles, was Newhouse für seine Person erntete. Auch eine Petition an die Zweite Kammer des Landtags von 1839 änderte an dieser Tatsache nichts.

Wohl war die Aussicht auf Gewinn die Triebfeder der Listschen und Newhouseschen Tätigkeit, ihre Propaganda sollte in erster Linie ihnen selbst zugutekommen, und von diesem Standpunkt aus betrachtet, teilen sie nur das Schicksal aller derjenigen, die zusehen müssen, wie ihnen der Erfolg trotz aller Anstrengungen den Rücken kehrt, ohne daß sie selbst oder sonst jemand die Schuld daran tragen. Aber von diesem Standpunkt allein darf man die Bemühungen der Beiden für die Erbauung einer badischen Eisenbahn nicht betrachten, denn die Ergebnisse ihrer Bestrebungen kamen dem ganzen Lande zugute. Ihre Untersuchungen über die technische und wirtschaftliche Natur der Eisenbahn förderten viel brauchbares Material zutage, das den spätern Vorbereitungen der Regierung als Unterlage diente. Ferner brauchte die Regierung nicht ihrerseits mit Eisenbahnprojekten vor das Land zu treten, um die öffentliche Meinung dafür zu gewinnen, sie konnte vielmehr ruhig abwarten, wie die Idee überhaupt aufgenommen werden würde, und so nach Klärung der Situation eine schon von vornherein siegreiche Sache zu der ihrigen machen. Ohne die Vorarbeit von List und Newhouse hätte die Regierung kaum die allseitige Unterstützung gefunden, welche ihr im Jahre 1838 von den Ständen und dem Volk entgegengebracht wurde und die nur in der Einsicht und dem Interesse wurzelte, das in den Jahren 1833 bis 1836 ohne Zutun der Regierung in die weitesten Kreise getragen worden war. List und Newhouse sind Vorkämpfer und Wegebereiter der Eisenbahnidee in Baden geworden und ihnen gebührt noch heute Dank und Anerkennung.

---

[1] »Einbegleitungsschreiben« etc. Seite 56.

## III. Abschnitt.

## Die Jahre 1836/1837. Die Regierung und die Eisenbahnfrage.

### § 11. Vorbereitende Maßnahmen der Regierung. Einsetzung des Eisenbahnkomitees.

Zu den Debatten der Stände über die Eisenbahnpetitionen hatte die Regierung ihre Kommissäre geschickt und zwar in die Zweite Kammer den Staatsrat **C. F. Nebenius**, der schon der im Jahre 1833 eingesetzten Eisenbahnkommission angehört hatte, und der von jetzt ab der leitende Kopf der Eisenbahnpolitik wurde, nachdem er schon im Kampf um den Eintritt Badens in den Zollverein seine Autorität in wirtschaftlichen Angelegenheiten zum Siege geführt hatte. Sein Eintreten in die badische Eisenbahnbewegung verlieh derselben erneute Lebenskraft umsomehr, als er sich nichl scheute, ein bestimmtes Projekt vorzuschlagen und dadurch eine Verantwortung auf sich zu nehmen, der alle Mitglieder der Regierung bis jetzt vorsichtig aus dem Wege gegangen waren. Die Regierungskommissäre hatten wohl mehr die Aufgabe, aus den Verhandlungen den Standpunkt der Stände zu erforschen und die Fortschritte des Eisenbahngedankens an dieser Stelle zu beobachten, als irgend eine Ansicht der Regierung vorzutragen und zu vertreten, denn Nebenius erklärte alsbald, daß er keine Eröffnungen über die Stellungnahme der Regierung zu machen habe. Man habe noch keine Entscheidung treffen können, weil eine gründliche Untersuchung der Angelegenheit noch nicht erfolgt sei, und weil der Bau von Anschlußbahnen, von denen der Erfolg zum großen Teile mit abhängt, noch in weiter Ferne stehe. Eine Konzession könne vorläufig nicht erteilt werden, bis sich die Regierung die Tragweite dieser Begebung ihrer Machtvollkommenheit durchaus klar gemacht habe. Sie wolle sich nicht von vornherein der Möglichkeit berauben, die so günstig dargestellten Chancen zutreffendenfalls selbst auszunützen und auch andrerseits nicht die badischen Kapitalbesitzer, besonders die kleineren, zur Beteiligung verlocken, ehe der gute Ausgang gesichert erscheine.

Die gute Aufnahme der Petitionen List und Newhouse verfehlten ihre Wirkung auf die Regierung jedoch nicht. Man sah an dieser Stelle ein, daß die Zeit des Zuwartens vorüber war, besonders da tagtäglich in allen deutschen

Staaten neue Eisenbahnprojekte ans Licht der Öffentlichkeit traten. Jedoch stand im Augenblick eine andere volkswirtschaftliche Frage, die Zoll- und Handelsvereinspolitik, im Mittelpunkt der Wirtschaftspolitik der Regierung. Die Kammern hatten nach harten Kämpfen mit nicht zu großer Mehrheit die Zollvereinsvorlage angenommen. Der Beitritt Badens sollte am 1. Januar 1836 erfolgen und die höchsten Staatsbehörden hatten mit Vorbereitungen und Übergangsarbeiten noch viele Schwierigkeiten zu überwinden, so daß für eine aktive Eisenbahnpolitik vorläufig noch kein Raum war. Das Jahr 1835 ging zu Ende, ohne daß die Regierung etwas von ihren Plänen hätte verlauten lassen.

Erst das folgende Jahr brachte den sehnlichst erwarteten Anstoß. Ein allerhöchstes Reskript der Krone vom 17. Januar 1836 befahl den Zusammentritt eines Komitees von Beamten der höheren administrativen und technischen Verwaltungen[1]) unter dem Vorsitz des Staatsministers Winter und ernannte eine Kommission von 13 namentlich bezeichneten »Notabeln« d. h. einflußreichen, mit den kommerziellen und produktiven Verhältnissen der einzelnen Landesteile wohlvertrauten Männern, mit denen das Beamtenkomitee nach Vollendung der erforderlichen Vorarbeiten »die Frage über die Rätlichkeit oder Notwendigkeit der Anlegung von Eisenbahnen im Großherzogtum« gemeinschaftlich erörtern sollte.[2])

Als speziell zu untersuchende Gegenstände waren vorgeschrieben:

Der voraussichtliche wirtschaftliche Effekt, d. h. der finanzielle Ertrag, soweit er ohne vorausgegangene technische Untersuchung beurteilt werden kann, unter oberflächlicher, sich an gegebene Beispiele anlehnender Berechnung der Baukosten, der Verkehrsdichtigkeit und der Betriebskosten. —

Die Wahl der zweckmäßigsten Zugsrichtung, besonders mit Rücksicht auf eine leichte Fortsetzung nach Norden. —

Die Anbahnung einer solchen Fortsetzung durch Verhandlungen mit den Nachbarstaaten. —

Die zweckmäßigste Konstruktionsart und Betriebskraft. —

Der wahrscheinliche Einfluß der Bahn auf Schnelligkeit und Verbilligung des Transportverkehrs, auf den innern und äußern Handel des Landes, auf den Transitverkehr, die Gewerbe der Spediteure und Frachtfuhrleute und auf den Betrieb der Postverwaltung. —

Ferner die erforderlichen Maßregeln zu einer endgiltigen Entscheidung und die zweckmäßigste Art des Vollzugs und zwar über die Frage der technischen Vorarbeiten, insbesondere über die Frage des Staats- oder Privatbahnsystems; im letztern Falle über die Bedingungen einer zu erteilenden Konzession, über die Art der Begebung derselben, besonders über die Einleitung einer Konkurrenz und über die Bedingungen zugunsten des bestehenden staatlichen Postregals.

Die Idee, neben die Organe der Staatsregierung Sachverständige aus allen Berufsklassen der Bevölkerung zur Vorbereitung einer großen Angelegenheit zu bestellen, war nicht neu, sie hat schon bei der Zollvereinsfrage gute Dienste

[1]) Dem Ministerium des Innern, der Finanzen und des Krieges.

[2]) Vergleiche Bericht des Komitees für Eisenbahnen im Großherzogtum Baden an das Großherzogliche Ministerium des Innern, Karlsruhe 1837. Vorwort Seite III/IV. Ferner Allgemeine Zeitung 1836, 1. Band, Seite 254 und 990.

getan, wo ebenfalls eine Kommission von Notabeln und Sachverständigen beigezogen worden war, um die Pläne der Regierung kennen zu lernen und zu begutachten. Zunächst wird durch die Mitwirkung dieser mitten im Erwerbsleben stehenden Kräfte die Situation geklärt, und aus den Debatten entspringen Anregungen, Aufschlüsse, Klarlegung besonderer Umstände, die dem Projekte selbst wieder zugute kommen. Die Sache an sich wird schon ehe sie spruchreif geworden ist, allgemeiner bekannt und läuft weniger Gefahr, von der Bevölkerung abgelehnt zu werden. Die Verantwortlichkeit der Regierung, die um so schwerer ist, je ungewisser der Ausgang eines mit so großer Kraftanstrengung verbundenen Unternehmens ist, geht teilweise über auf die Kreise, die hauptsächlich die Opfer tragen müssen, und es bahnt sich dadurch eine Verständigung an, die sowohl der Regierung als auch dem Land Mut und Vertrauen einflößt.

## § 12. Der technische Ausschuß und seine Tätigkeit.

Die drei Techniker des Komitees[1]) traten ihrerseits zunächst zu einem »Technischen Ausschuß« zusammen, der die Aufgabe übernahm, die einschlägigen Verhältnisse sowohl im Lande selbst, als auch im Ausland zu studieren. Sie bereisten das Land in der vermutlichen Bahnrichtung, stellten mit Hilfe der technischen Staatsbehörde die nötigen Untersuchungen an, besuchten die bereits im Betrieb stehenden Eisenbahnen und Lokomotivfabriken im In- und Ausland und legten die Ergebnisse ihrer Tätigkeit in einem besonderen dem Komiteebericht als Beilage angeschlossenen ausführlichen Gutachten nieder.[2]) Die in Rede stehende Eisenbahn von Mannheim bis zur Südgrenze des Großherzogtums Baden soll eine Straße für Handel und Verkehr jeder Art werden. Sie soll sowohl an alle vom badischen Rheintale ausgehenden ausländischen Straßen angeschlossen werden, als auch an möglichst vielen Punkten im Innern des Landes den Verkehr aufnehmen können, sie soll für Personen- und Gütertransport, für den Transithandel und für die gewerbliche Tätigkeit im Lande selbst gleicherweise brauchbar sein. Deshalb sind folgende Grundforderungen (oder »Staatsmaxime«, wie sich das Gutachten ausdrückt) als Basis eines jeden Projektes unerläßlich:

1. Die Eisenbahn soll eine Hauptstraße für den äußern Handel des Großherzogtums werden und besonders den Transit, welcher dem Rheine parallel auf verschiedenen Straßen geht, in das Rheintal ziehen und daher sich an die wichtigsten Straßen, welche von den Nachbarländern in das Großherzogtum dringen, unmittelbar anknüpfen, oder sich durch Zweige mit ihnen verbinden.

2. Die Bahn soll keine isolierte Kommunikation sein, sondern sowohl in ihrer Hauptrichtung nach den wichtigsten Handelsplätzen fortgesetzt werden können, als sich auf Bahnen alignieren, welche von diesen gegen die Grenzen des badischen Staatsgebiets geführt werden dürften.

---

[1]) Oberst von Fischer, Professor Baader vom Polytechnikum und Baurat Sauerbeck.

[2]) Davon erschien ein »Auszug aus dem technischen Gutachten des Komitees für Eisenbahnen im Großherzogtum Baden« im Jahre 1837 in Karlsruhe.




3. Die Eisenbahn soll die Dampfschiffahrt auf dem Rhein fortsetzen und gewissermaßen ergänzen.

4. Alle größeren Städte des Großherzogtums sollen von derselben, wenn es immer möglich ist, berührt werden.

5. Die Bahn soll die größtmögliche Geschwindigkeit der Förderung mit den wohlfeilsten Frachtpreisen bewirken.

6. Die Bahn soll den Betrieb der andern Kommunikationen so wenig wie möglich stören.

Was mit der letzten Staatsmaxime gemeint werden soll, ist nicht klar. Daß der Eisenbahnbetrieb dem Post- und Privatfuhrwerks- und Personendampfschiffahrtsbetrieb scharfe Konkurrenz machen mußte, war ja eine selbstverständliche Annahme, auf dieser Konkurrenzmöglichkeit beruhte ja der Zweck der Eisenbahn, wie dies die Staatsmaxime 5. auch zum Ausdruck bringt. Es kann sich daher hier nur um die Vermeidung einer rein äußerlichen Störung handeln, also um die Fernhaltung der Eisenbahn von der Landstraße und um die Verlegung derselben auf einen besonderen Bahnkörper.

Dieser Bahnkörper soll aus möglichst geraden, mit Kurven von mindestens 1500′ Radius verbundenen Strecken bestehen, soll möglichst in der Horizontalen verlaufen und daher den natürlichen Höhenunterschied zwischen Südgrenze und Mannheim ausgleichen, aber dabei nirgends ein größeres Gefälle als 6‰ oder 74′ auf die Wegstunde erhalten. Die Bahn soll doppelspurig werden, eine Kronenbreite des Dammes von 28′, Spurweite von 7′ erhalten bei einer Entfernung der Gleismittellinien von 12′. Der Unterbau soll aus Trockenmauern mit darüberliegender Quaderschicht hergestellt werden, und so den Schienen eine kontinuierliche, massive, die größte Solidität verbürgende Unterlage bieten.[1]) Übergänge in Schienenhöhe über Landstraßen sollen vermieden, Viadukte und Brücken sollen in Steinkonstruktion erstellt werden, aber dennoch sollen die Baukosten die denkbar niedrigsten bleiben.

Die Bahntraße soll die Rheinniederungen und die durch die Rheinkorrektion trocken gelegten Verlandungen vermeiden und nur dann das Hochufer des Rheins verlassen, wenn technische Schwierigkeiten oder die Rück-

---

[1]) List will bekanntlich von einem solchen massiven Unterbau nichts wissen, und die Tatsachen der Folgezeit geben ihm recht. Das von ihm empfohlene amerikanische Holzschwellensystem hat in Deutschland das Quadersystem gar nicht aufkommen lassen. Auch die badische Bauverwaltung, die ursprünglich den Quaderunterbau adoptiert hatte, ging alsbald zum Querschwellensystem über, verteuerte sich aber die Sache dadurch, daß sie zu viel Schwellen anordnete, um den Zwischenraum zwischen den einzelnen Schienenunterstützungen nicht zu groß werden zu lassen. Übrigens waren die Schattenseiten des massiven Unterbaus schon vorher bekannt. Nebenius hatte schon in der Zweiten Kammer von 1835 anläßlich der Beratung der List-Newhouseschen Petitionen darauf hingewiesen, daß eine solche Konstruktion viel zu unelastisch sei und das Betriebsmaterial viel zu sehr abnütze, ein Umstand, der wegen der kostspieligen Beschaffung von Wagen und Lokomotiven aus dem Ausland gerade in Baden sehr beachtenswert sei. (Verhandlungen der Ständeversammlung 1835 Zweite Kammer, Protokollheft 6, Seite 108.)

Dem Technikerausschuß konnten diese Argumente nicht unbekannt sein, aber sie blieben bei der ängstlichen Sorge für alle möglichen Vorsichtsmaßregeln vorerst unbeachtet. Man stellte sich allenthalben den Eisenbahnbetrieb als etwas ganz gefährliches vor und überbot sich gegenseitig in Forderungen und Vorschlägen zur Erzielung größter Sicherheit.

sichten auf das Interesse einer größeren Ortschaft oder eines Landesteils dies nötig machen. Östlich von der sogenannten Bergstraße, d. h. der am Fuße der Schwarzwaldabdachung hinziehenden großen Landstraße darf die Bahn aber nicht verlaufen. Die Eisenbahn soll in Mannheim ihren Ausgangspunkt haben, denn die kommerzielle, geographische und strategische Lage des Platzes läßt gar keine andere Möglichkeit zu. Aber andrerseits soll auch Heidelberg nicht verkürzt werden und deshalb verfiel der Ausschuß auf den Ausweg, beide Städte zu Ausgangspunkten zu machen und in Schwetzingen die dadurch nötig werdenden Äste zu vereinigen. Von Schwetzingen aus führt die Bahn etwa in der Richtung der heutigen Rheintalbahn in gerader Linie nicht über Bruchsal und Durlach, sondern direkt nach Karlsruhe, und von da aus wieder in einer Geraden nach Rastatt und hart am Gebirgsrand nach Appenweier, Offenburg, Freiburg. Das andere, ebenfalls zur Diskussion stehende Projekt einer von Oos ab mehr im Rheintal verlaufenden, nach Kehl zustrebenden Zugslinie wurde gemäß den oben erwähnten Grundsätzen verworfen und dafür eine Seitenbahn von einem Orte der großen Bahn nach Kehl vorgeschlagen. Schwierigkeiten machte dem Ausschuß allein die Bewältigung des Schliengener Berges und des Isteiner Klotzes, die von allen Ausläufern des Schwarzwaldes sich dem Rhein am meisten nähern und weit in die Rheinebene vorspringen. Man entschloß sich für Umgehung auf der Westseite und für Weiterführung über Eimeldingen und Haltingen bis an den Friedlinger Rain, wo vorläufig der südliche Endpunkt der Bahn gedacht war. Man sieht, der Ausschuß hatte schon Basel als eigentlichen Endpunkt im Auge gehabt und an später auftauchende Projekte wegen Führung des Bahnzugs von Schliengen oder Efringen aus ins Wiesental nicht gedacht. Die Organisation des Bahnbaus bedingt die Zerlegung der Bahnstrecke in Sektionen, deren natürliche Grenzen durch die Wasserläufe der Alb, Murg, Kinzig, Elz, Dreisam und Kander gegeben sind. Die Bahn ist als Lokomotivbahn mit Dampfbetrieb einzurichten, die vielerseits befürwortete Einrichtung als Pferdeeisenbahn[1]) wird abgelehnt in der richtigen Erkenntnis, daß eine Pferdeeisenbahn

[1]) Die Einführung einer auf Schienen laufenden, aber von Pferden gezogenen Eisenbahn, leuchtete besonders den Vorsichtigen und gegen die noch mehr unbekannten mechanischen Wirkungen der Dampfkraft Mißtrauischen ein. Eine Stimme läßt sich in der »Allgemeinen Zeitung« gelegentlich einer Besprechung der badischen Eisenbahnprojekte hierüber vernehmen: . . . »sorgfältig hingegen dürfte zu untersuchen sein, ob eine Eisenbahn für Pferdewagen vielleicht nicht für unsere Gegend und unsere Bedürfnisse den Vorzug verdiene. Daß der Transport mit Dampfwagen bei uns wohlfeiler sei, ist zweifelhaft, entschieden ist nur, daß er eine größere Geschwindigkeit gestattet. Sollte uns aber nicht genügen, wenn Waren in zwei Tagen 56 Stunden zurücklegen? Werden wir einen Zeitgewinn von einem Tag bezahlen? Und dürften die meisten Reisenden nicht Eilwagen mit Pferden vorziehen? Denn eine übermäßige Geschwindigkeit vermehrt doch sicherlich die Gefahr. Ohne Zweifel endlich wäre die Anlegung einer Bahn für Pferde aus mehreren Gründen leichter und mit geringeren Kosten verbunden.«

Andere Bestrebungen richteten sich gegen die Schienenbahn und suchten Ersatz durch Straßen aus hartem, glattem Material, wie Granit, Steinmörtel und Asphalt. (Vergleiche Nebenius: Der deutsche Zollverein etc., Seite 145.) Noch dem außerordentlichen Landtag von 1838 wurde ein Projekt in Form einer Petition unterbreitet, in welchem eine Straße aus Erdpech oder Asphalt anstelle der Eisenbahn empfohlen wurde um das Land vor den

niemals das Maß von Schnelligkeit und Wohlfeilheit des Transports leisten könne, um dessentwillen man überhaupt Eisenbahnen baue. Die Baukosten werden geschätzt auf 16,4 Millionen Gulden ohne Betriebsmittel, und mit Einrechnung der Bauzinsen auf 17,5 Millionen Gulden. Freilich kann es sich hiebei nur um eine sehr oberflächliche Schätzung handeln, da sich die technischen Untersuchungen noch in den ersten Stadien befanden, als der Bericht des Ausschusses erstattet wurde. Die Vollendung der Voruntersuchungen und vorbereitenden Arbeiten war die nächste Aufgabe des technischen Ausschusses des Komitees, welcher sie gerade nicht mit übergroßer Schnelligkeit, dafür aber mit Pünktlichkeit und Umsicht löste. Im Spätjahr 1837 war die Strecke Karlsruhe-Heidelberg-Mannheim, sowie der Stationsplatz in Karlsruhe vollständig und die Stationen in Heidelberg und Mannheim zum größten Teil vermessen und ausgesteckt, sämtliche Karten und Pläne gefertigt und die Entwürfe für alle Drehscheiben, Übergänge, Wagen, Stationen und Hochbauten hergestellt, so daß der Bau ohne Umstände an jedem Punkte der Linie hätte begonnen werden können. Umsoweniger war zu dieser Zeit für den Teil der Bahn von Karlsruhe aufwärts geschehen, hier war kaum die Zugsrichtung oberflächlich erkundet worden, die Vorarbeiten hatten noch nicht einmal begonnen.[1])

## § 13. Der Staatsrat C. F. Nebenius und die Eisenbahnangelegenheit.

Das Gutachten des »technischen Ausschusses« hatte der Natur der Sache nach den größten Teil der dem Komitee gestellten Aufgaben kaum berührt. Die wirtschaftliche, finanzielle und politische Seite der Angelegenheit wurde von Anfang an ausgeschieden und der administrativen Abteilung des Komitees zugewiesen, welche die Resultate ihrer Tätigkeit in einem besonderen Bericht niederlegte.[2]) Derselbe wurde für die weitere Entwicklung der badischen Eisenbahnpolitik von allergrößter Bedeutung, indem die darin vertretenen Grundsätze und Forderungen auf die Ausführung des Unternehmens ausschließliche Anwendung und Befolgung erfuhren. Diese Arbeit entstand aber nicht im Schoße des Komitees als Frucht gemeinsamer Beratung, sondern sie wurde von einem Komiteemitglied; dem Staatsrat Nebenius anstelle seines Votums übergeben, um bei den Verhandlungen mit den einzuberufenden Notabeln als Leitfaden zu dienen. Komitee und Notabelnversammlung konnten nur das Verdienst in Anspruch nehmen, das Gutachten von Nebenius in seiner grundlegenden Bedeutung erkannt und durch Eintreten für den Nebeniusschen Standpunkt die Eisenbahnfrage gefördert zu haben. Man beanspruchte in diesen Kreisen auch gar nicht das Verdienst der Urheberschaft an dem Gutachten, sondern man rückte an verschiedenen Orten Nebenius als Verfasser etwas auffällig in den Vordergrund, so daß man auf den Gedanken kommen kann, es

schweren Schädigungen zu bewahren, welche die übergroße Schnelligkeit und die den Eisenbahndampfwagen entströmenden giftigen Gase für Gesundheit und wirtschaftliches Gedeihen im Gefolge hätten.

[1]) Vergleiche Allgemeine Zeitung 1837, Beilage zu Nr. 311, Seite 2486.

[2]) »Bericht des Comités für Eisenbahnen im Großherzogtum Baden an das Großherzogliche Ministerium des Innern«, Karlsruhe 1837, Verlag Chr. Fr. Müller.

geschehe dies weniger aus Bescheidenheit, um dem Verdienst seine Krone zu geben, als aus Ängstlichkeit, um die eigene Person zu decken, wenn die Sache mißglücken und die Last der Verantwortlichkeit drückend werden sollte.

Der Staatsrat C. F. Nebenius, welcher anfangs der 30er Jahre Vorstand der Gesetzgebungskommission und Direktor des Ministeriums des Innern geworden war, hatte trotz mannigfacher Zurücksetzungen, welche seinen Wirkungskreis oft einengten, seit Begründung des badischen Großherzogtums einen großen und entscheidenden Einfluß auf das Verfassungsleben, die Gesetzgebung und die wirtschaftspolitischen Angelegenheiten des Landes ausgeübt, indem seine umfassenden Kenntnisse, sein weiter Blick, sein staatsmännisches Können und seine unermüdliche Arbeitskraft immer wieder zum Ziele führten, wenn andere leitende Persönlichkeiten den Kampf schon als aussichtslos aufgeben wollten. Die Verfassungsurkunde von 1818 war sein Werk, nachdem viele Versuche vorher gescheitert waren; das gesamte Steuer- und Unterrichtswesen verdankt ihm seine Reorganisation. Er schuf Einheitlichkeit in Maß und Gewicht, führte das metrische System in Baden ein und hatte wesentlichen Anteil an allen wirtschaftlichen und sozialen Fortschritten der dreißiger Jahre. Seine erfolgreichste Tätigkeit entfaltete er aber für die wirtschaftliche Einigung Deutschlands durch seine schon 1819 beginnende unermüdliche und geistvolle Agitation für das Zustandekommen des deutschen Zollvereins. Die spätere Organisation desselben und die Aufstellung des Tarifsystems gehen im wesentlichen auf Nebenius Vorschläge zurück. Der Eintritt Badens in den großen Verein, mit Preußen als Vormacht, ist seiner besseren Einsicht zu danken. Nebenius machte dadurch das Zustandekommen kleinerer Vereine unmöglich und verhinderte das endgiltige Auseinanderfallen Deutschlands in dem Namen nach selbständige, in Wirklichkeit aber nur vom Ausland abhängige Wirtschaftsgebiete, in denen der Einheitsgedanke niemals Fuß gefaßt hätte. —

Das Eisenbahnwesen war ihm nicht Fremdes, als er 1835 in Eisenbahnangelegenheiten zum ersten Male das Wort im Landtag ergriff. Er war ein Kenner des deutschen Erwerbslebens und wußte, wie kaum ein Zeitgenosse außer Friedrich List, was Not tat. Er sah, daß die Schaffung eines großen einheitlichen Wirtschaftsgebiets nur dann die gehofften Früchte bringen könne, wenn gleichzeitig Verkehrsmittel geschaffen würden, um die vorhandenen Kräfte auszunutzen, und umgekehrt, daß nur die Zusammenfassung aller deutschen Staaten in einem Wirtschaftsverband es überhaupt ermögliche, die Bahnen so anzulegen und miteinander in Kontakt zu bringen, daß von den ihnen innewohnenden Vorteilen nichts verloren gehe. Über diese wechselseitigen Beziehungen von wirtschaftlicher Einigung und Verbesserung der Verkehrsmittel von Zollverein und Eisenbahnwesen, verbreitete sich Nebenius eingehend in seinem 1835 erschienenen Buche »Der deutsche Zollverein, sein System und seine Zukunft« und zwar im Abschnitt IV desselben, betitelt: »Einfluß des Vereinssystems auf den äußern und innern Handel und auf gemeinnützige Unternehmungen zur Beförderung des Verkehrs«.

Mit Begründung des Zollvereins — so beginnt Nebenius seine Ausführungen — werden die deutschen Staaten ihre Isolierung gegen einander aufgeben müssen und damit verschwindet auch die Spannung und die gegenseitige Eifersüchtelei, welche große Unternehmungen bisher vereitelte, weil kein Teil geneigt war, den andern als gleichberechtigt anzuerkennen und ohne Hintergedanken mit ihm zu verhandeln. Es hat niemand mehr die Möglichkeit, mit

zollpolitischen Waffen zum Schaden des Nachbars die eigene wirtschaftliche Position zu stärken, sondern derjenige wird Sieger bleiben, dem es gelingt, durch Schaffung billiger und leistungsfähiger Verkehrsgelegenheit den Handel mit dem Nachbar zu beherrschen oder an sich zu ziehen. »Wie man in der künstlichen Berechnung der Transitzolltarife wetteiferte, um den Güterzug von einem Wege auf den andere abzuleiten, so wird nun die Verbesserung der Land- und Wasserwege, die Vervollkommnung aller die Bequemlichkeit und die Sicherheit des Handels und die Wohlfeilheit und Schnelligkeit seiner Versendungen und Bezüge bezweckenden Anstalten, das Ziel eines wohltätigen, wetteifernden Bestrebens sein.[1]) Von der Aufhebung der Ein-, Aus- und Durchfuhrzölle im Innern des Vereins, von der Herstellung des freien ungehinderten Verkehrs nach allen Richtungen werden besonders die weniger wertvollen Massengüter profitieren, die jetzt erst die Fähigkeit erhalten, sich am Verkehr zu beteiligen und dadurch ihrerseits wieder manches Transportmittel erst lebensfähig machen, das ohne den Massengüterverkehr nie hätte zustande kommen können. Aber diese Chancen müssen unverzüglich ausgenützt werden, denn Deutschland steht an Kanal- und Eisenbahnausstattung weit hinter England, Frankreich und Nordamerika zurück. Verhältnisse, wie sie z. B. die Eisenbahn Liverpool-Manchester angetroffen hat, werden in Deutschland selten sein. Es wird sich bei uns weniger um kurze Bahnen von zwar lokaler Bedeutung, aber nicht desto weniger großer Nützlichkeit für die Erwerbstätigkeit des ganzen Landes handeln, als vielmehr um Eisenbahnen, die auf große Entfernungen anstelle des Chaussee- oder Flußtransports treten, um das System von Transportlinien auszugestalten, das die deutschen Ströme bilden. Deshalb wird manches Land nur dann eine Eisenbahn mit Erfolg anlegen können, wenn diese Anschluß im Nachbarland findet und so ihre Bestimmung, auf größere Entfernung zu wirken, erst erfüllen kann. Erst wenn Hamburg und Köln mit Frankfurt verbunden sein werden, ist eine Verbindung von Frankfurt und Basel eine Notwendigkeit, während sie als isolierte Bahn keinen besonderen Nutzen verspricht. Erhält dann diese Bahn noch eine Fortsetzung nach Süden bis Marseille und Italien, so wird sich der einst so mächtige deutsche Überlandhandel wieder aufschwingen und Deutschland wird wieder wie vor Jahrhunderten das Zentrum eines großen europäischen Netzes von Landhandelsstraßen werden. —

Aus diesen Erwägungen versteht sich die verhältnismäßig kühle Haltung, die Nebenius den Bestrebungen von Newhouse vor 1835 entgegenbrachte. Im Jahre 1833 lag der Erfolg der Zollvereinsbestrebungen noch im weiten Feld. Es stand daher nicht zu erwarten, daß Verhandlungen mit den nördlichen Nachbarn zu einer Fortsetzung der badischen Strecke führen würden, und deshalb empfahl er Vorsicht und warnte vor überstürztem und einseitigem Vorgreifen. Sobald jedoch das Zustandekommen des Zollvereins gesichert war, hatte diese Politik des Abwartens für ihn keinen Sinn mehr, jetzt konnte man bauen, der Anschluß mußte von selbst kommen.

Von den eben entwickelten Gesichtspunkten aus trat Nebenius an die ihm gestellte Aufgabe, die Notwendigkeit der Erbauung einer badischen Eisenbahn zu begründen heran. Es war ihm klar, daß das Projekt keinen Aufschub

---

[1]) Nebenius: Der deutsche Zollverein etc., Seite 140.

mehr duldete, das hinderte ihn aber nicht an einer peinlichen Untersuchung aller in Betracht kommenden Verhältnisse, um jeden ungerechtfertigten Optimismus entgegen zu treten und alle Erwartungen und Hoffnungen auf das den Tatsachen entsprechende Maß zurückzuführen.

## § 14. Das Gutachten von Nebenius für das Eisenbahnkomitee.

Der Gedankengang des oben erwähnten, für das Komitee und die Notabelnversammlung von Nebenius ausgearbeiteten Gutachtens ist in Kürze der folgende: Die Eisenbahn soll ihrem Unternehmer einen gewissen Ertrag abwerfen und die wirtschaftlichen Verhältnisse des ganzen von ihr durchzogenen Landstrichs vorteilhaft beeinflussen. Diese Zwecke werden infolge der Vorzüge erreicht, welche die Eisenbahn an sich vor andern Verkehrsmitteln voraus hat. Diese Vorzüge bestehen in größerer Schnelligkeit und Regelmäßigkeit des Transports bei bedeutend verminderten Frachtkosten. Nur Anlage- und Betriebskosten können unter Umständen diese Vorteile illusorisch machen. Die Wertschätzung dieser allgemeinen Vorteile ändert sich zugunsten des Einen oder andern, jenachdem es sich handelt um Personen- oder Güterverkehr, um gewisse Zweige des Letztern und um große oder kleine Entfernungen. Der Personenverkehr betrachtet als erste Errungenschaft die Geschwindigkeit und Regelmäßigkeit des Eisenbahntransports, die sich als Zeitersparnis äußert. Von geringerer Bedeutung ist die Schnelligkeit im Güterverkehr, da nur wertvolle Güter, leicht verderbliche, im Preis oft schwankende, sowie lebendes Vieh Vorteile von der raschen Beförderung haben, für die man auch Opfer bringen kann. Im allgemeinen ist im Güterverkehr die Verbilligung der Fracht das ausschlaggebende Moment, besonders bei Transporten auf größere Entfernungen, während bei kleiner werdenden Entfernungen die Kosten der doppelten Spedition, d. h. des Ein- und Ausladens immer fühlbarer werden und schließlich wieder die bisherigen Transportweisen als die billigeren zur Anwendung kommen.

Die Anforderungen, die an eine Eisenbahn in bezug auf Schnelligkeit und Wohlfeilheit der Transportkosten gestellt werden, muß dieselbe wieder durch erhöhte Frequenz ausgleichen, da sich sonst bald eine Unterbilanz einstellen wird. Deshalb ist die Frage der Wettbewerbsfähigkeit einer bestimmten Eisenbahnlinie mit den vorher bestehenden Verkehrsmitteln eine der wichtigsten Vorfragen, von deren Beantwortung der Bau einer Linie schließlich abhängig zu machen ist. Auch muß genau untersucht werden, ob infolge des Wettbewerbs der Eisenbahnen eine größere Lebhaftigkeit des Verkehrs zu erwarten steht, oder ob auch verbesserte Verkehrsmittel nicht in der Lage sein werden, einen Verkehr neu zu schaffen oder einen vorhandenen schwachen Verkehr lebensfähig zu machen.

Am leichtesten wird die Eisenbahn den vorhandenen Personenverkehr an sich ziehen, da sie an Schnelligkeit nicht übertroffen wird und die Transportkosten, verglichen mit denen anderer Transportarten sich umso günstiger darstellen, je größer die Geschwindigkeit ist. Volksdichtigkeit und größere Städte auf geringe Entfernungen verteilt und deshalb umso enger durch geschäftliche Interessen untereinander verbunden, sind die günstigsten Vor-

bedingungen für die Entwicklung und Vermehrung eines lebhaften Personenverkehrs. Die Verkehrssteigerung macht sich auf längere Strecken verhältnismäßig weniger fühlbar, weil streckenweise die Vorbedingungen für eine gute Personenfrequenz fehlen. Im Güterverkehr ist das Verhältnis zwischen Streckenlänge und Verkehrssteigerung gerade umgekehrt, hier wird die Eisenbahn für kurze Beförderungen kaum mit anderen Transportgelegenheiten konkurrieren können. Auf eine Verkehrssteigerung zu ihren Gunsten kann sie nur rechnen beim Vorhandensein einer blühenden Industrie und eines leistungsfähigen Handels, wo die Masse der Transporte wieder schadlos hält für die aus Konkurrenzrücksichten nötig fallende Frachtreduktion. Bei größer werdenden Beförderungsstrecken wächst auch der Nutzen der Geschwindigkeit für den Gütertransport, die Eisenbahn gewinnt die Transporte ohne zu große Frachtherabsetzung und kommt daher schon bei geringeren Beförderungsmengen auf ihre Rechnung, wenn sie es nicht vorzieht, durch mäßige Frachten den Verkehr zu beleben. Die stärksten Gütermassen wird die Eisenbahn in der Richtung vom Seehafen nach dem Binnenland finden, doch nehmen die Transportmengen mit wachsender Entfernung vom Meere ab und sind unter sonst gleichen Bedingungen in dem Teil des Binnenmarktes am schwächsten, »wo die von ver»schiedenen Hauptplätzen in entgegengesetzter Richtung ausgehenden Transport»linien des Großhandels sich begegnen, oder in deren Nähe die Märkte der »Seeplätze sich begrenzen. (Seite 10.)

Den Seefrachten selbst wird sich die Eisenbahnfracht niemals nähern können. Verbindet aber eine Eisenbahn auf dem kürzesten Wege wichtige Seeplätze, die zu Wasser nur auf bedeutenden Umwegen mit einander verkehren können, so wird der Bahn wegen der schnellen und sichern Beförderung und der damit ersparten Versicherungsprämien ein Teil des Güterverkehrs sicher zufallen. Alle diese Ausführungen können jedoch nur für die Verkehrsverhältnisse der Eisenbahnen im allgemeinen gelten, nicht aber für eine einzelne Bahnlinie, für welche es oft recht schwer ist, zu untersuchen und ohne Täuschung festzustellen, ob vorteilhafte Bedingungen vorhanden sind.

Nach diesen allgemeinen Bemerkungen, die gewissermaßen eine kurzgefaßte Anleitung zur wirtschaftlichen Untersuchung eines jeden neuen Bahnprojektes darstellen, geht Nebenius auf den Kern seiner Abhandlung, auf die Beleuchtung der ökonomischen Verhältnisse über, unter denen die Eisenbahn von Mannheim nach Basel errichtet werden soll.

Welchen Ertrag wird die projektierte Bahn dem Unternehmer gewähren?

Der Ertrag jeder Bahn hängt ab von dem Anlagekapital, den Betriebs- und Verwaltungskosten, der Frequenz und den Fracht- und Beförderungskosten. Über alle diese Punkte verbreitet sich das technische Gutachten unter verschiedenen Voraussetzungen, deren Richtigkeit wegen vieler noch nicht ganz aufgeklärten Verhältnisse nicht mit Sicherheit behauptet werden kann. Insbesondere scheinen die Kosten für Geländeerwerb, Eisenbestandteile und Betriebsmaterial zu hoch gegriffen. Die voraussichtliche Geschwindigkeit der Bahnzüge (etwa 33 km die Stunde für Personenzüge, die Hälfte für Güterzüge) und damit die Betriebskosten werden noch Modifikationen erfahren, auch scheint die Trasse im Oberland noch gar nicht festzustehen und insbesondere bei Freiburg noch Schwierigkeiten zu verursachen. Alle diese Umstände bringen ein variables Element in die Berechnungen, das dieselben gerade so

gut nach oben wie nach unten in fühlbarer Weise beeinflussen kann. Deshalb nimmt Nebenius die von dem Ausschuß ermittelten Daten ohne weiteres an und greift unter den verschiedenen Rentabilitätsberechnungen diejenige heraus, welche eine Mindestrente des Anlagekapitals von 4 %, eine mittlere Transporttaxe von 6 Gulden für die Person und von 1 Gulden für den Zentner Waren auf die ganze Länge der Bahn von 55,4 Stunden zugrunde legt, und nun eine Frequenz von wenigstens 73 500 Reisenden und 300 000 Zentner Gütern jährlich verlangt. Es soll untersucht werden, ob diese Frequenz vorhanden oder doch bald nach Betriebseröffnung zu erwarten sei. Wahrscheinlichkeitsberechnungen in dieser Richtung sind wegen der Mangelhaftigkeit der zur Verfügung stehenden Notizen sehr schwer durchzuführen, und es erübrigt nur auf Grund vorliegender Zahlen und schon bekannter Tatsachen ein ungefähres Urteil zu bilden.

Um eine annähernd richtige Übersicht über die bisherige und die derzeitige Personenbewegung in der Richtung der Bahn zu gewinnen, wurden Nachweisungen über die Zahl der Eilwagenreisenden, der Extraposten, der Passagiere der Rheindampfer, der Hotelfremden, sowie der Lohnkutscher und Lohnpferde der größeren Städte erhoben und auf Grund dieses Materials die eingehendsten und sorgfältigsten Berechnungen angestellt. Alsbald stellte sich heraus, daß bezüglich der Wichtigkeit des Personenverkehrs ein sehr fühlbarer Unterschied zwischem dem unteren und dem oberen Landesteil besteht. Für die Strecke von Mannheim bis Karlsruhe-Offenburg konnten trotz des lebhafteren Verkehrs auf den Landstraßen und auf dem Rhein nur eine Gesamtzahl von 36 000—44 000 Reisenden jährlich ermittelt werden. Weit ungünstiger stellt sich aber die Frequenz im obern Landesteil, sie beläuft sich, Fußgänger, Privatfuhrwerke etc. alles eingerechnet, auf 10 000 höchstens 15 000 Reisende pro Jahr für die ganze Strecke. Den weitaus größten Teil der so ermittelten Personenbewegung im badischen Rheintal wird die Eisenbahn an sich ziehen, da, abgesehen von der schnelleren und bequemeren Beförderungsweise der vorgeschlagene Fahrpreis sich 86 % niedriger als derjenige der Extrapost und 45 % niedriger als die Taxe der Eilwagen und Dampfschiffe stellt. Was davon an Reisen auf kleinere Entfernungen der Eisenbahnen entgeht, wird reichlich wieder ersetzt durch Reisende von Seitenstraßen her, welche lieber einen kleinen Umweg machen, um die Reise mit der Bahn fortsetzen zu können, besonders da durch die Geschwindigkeit der Bahnreise die Wirkung des Umwegs aufgehoben wird.

Über die durch die Einführung der Eisenbahn hervorgerufene Zunahme dieser Personenbewegung können nur Vermutungen bestehen; nur soviel scheint festzustehen, daß hierbei das Unterland ebenfalls stärker beteiligt sein wird, als das Oberland. Die Eisenbahnen Liverpool - Manchester, Lyon - St. Etienne, New-York - Philadelphia und die belgischen Bahnen haben zwar alle einen baldigen großen Aufschwung des Personenverkehrs erlebt, aber man darf diese Beispiele nicht ohne weiteres auf Baden anwenden, weil hier die großen Städte mit ihrer massenhaften Verkehrsbeziehungen fehlen, denen jene Bahnen ihren Reisendentransport verdanken. Baden ist wohl ein dichtbevölkertes Land, seine Rhein- und Bergstraße gehört zu den belebtesten Reiserouten, aber für eine rasche Steigerung des Reiseverkehrs fehlt das Reisebedürfnis. Erst eine Fortsetzung der Bahn nach Norden wird hier durchgreifenden Wandel schaffen durch Steigerung des Durchgangsverkehrs.

Noch weniger als der Personenverkehr läßt sich der Güterverkehr, wie er zurzeit die badischen Landstraßen und Wasserwege belebt, zahlenmäßig erfassen. Das einzige Hilfsmittel, die Aufzeichnung über den Ertrag der Chausseegeldabgabe, die kurz vorher abgeschafft worden war, läßt schon wegen der Art und Weise der Anlegung und Führung über die Natur der Güter und ihre Transportstrecken keine sicheren Rückschlüsse zu. Man muß daher mehr von allgemeinen Zuständen und Tatsachen ausgehen und sich mit einer oberflächlichen Verkehrsschätzung auf Grund derselben begnügen. Badens Konsumtions- und Produktionsverhältnisse sind dem Innen- und Außenhandel günstig, seine Lage ist für ein Binnenland außerordentlich vorteilhaft und seine Ein- und Ausfuhr ist im Verhältnis zu seinem Gebietsumfang beträchtlich. Allein es fehlt nicht an Momenten, welche die Entwickelung eines lebhaften Güterverkehrs in einer bestimmten geographischen Richtung, der dann die zu bauende Bahn folgen würde, schwer beeinträchtigen. Überall in Baden ist Leben und Bewegung, aber nirgends sind große Industrieunternehmungen, welche ihre Produkte in großen Massen nach einer Richtung senden und in gleicher Richtung ihren Bedarf decken, oder große Städte, deren Nachfrage die Konsumtionsgüter auf einen Punkt hinlenkt. Der gesamte badische Warenverkehr verteilt sich nach allen Richtungen des Gebiets bis in die kleinsten Adern des weit ausgedehnten und gut unterhaltenen Straßennetzes und drängt sich nicht auf einen kleinen Flächenraum zusammen wie in England oder strömt nicht nach wenigen Punkten zur Weiterleitung wie in den Hafenstädten von Nordamerika. Die Abschwächung des Verkehrs mit wachsender Entfernung vom Meere ist in Baden deutlich nachweisbar. Die Menge der ankommenden und abgehenden Rheingüter z. B. ist in Breisach zehnmal kleiner als in Mannheim und in Basel zwei- bis dreimal kleiner als in Breisach.[1])

Es ist des weiteren sehr fraglich, ob die Eisenbahn imstande sein wird, den gesamten Rheinverkehr an sich zu ziehen, oder ob sie nicht besonders den Massengütertransport der Schiffahrt überlassen muß. In diesem Falle würde der Schiffer nur um der Rückfracht willen unter Umständen zu ganz niedrigen Preisen auch die kostbareren und leichteren Güter zu behalten suchen. Noch schwieriger fällt eine Untersuchung über den Teil des badischen Landstraßenverkehrs, welcher der Mannheim-Baseler Bahn zufallen wird. Die auf 6 Millionen Zentner geschätzte Gütermenge der Ein- und Ausfuhr verteilt sich auf alle Punkte der 300 Stunden lange Grenze. Ein ganz beträchtlicher Anteil an dieser Gütermenge kommt als dem Landstraßenverkehr mit der Schweiz, Württemberg und Frankreich angehörend, für die Rheinlinie wenig in Betracht. Der Eingangsverkehr besteht zumeist in Kolonialwaren, die sich von den Rheinhäfen seitwärts verteilen und die Bahn entweder gar nicht oder nur auf kurze Strecken benützen, es handelt sich um zirka 200 000 Zentner, wovon man nur 38 000 bis 43 000 Zentner als für die Eisenbahn gesichert betrachten kann. Die Ausfuhr, meist landwirtschaftliche Produkte hat ihren Hauptabsatz in Württemberg und der Schweiz und was davon nach Norden geht, schwimmt vielfach auf dem Rhein. Die Ausfuhr von Salz z. B. benutzt den Neckar als Verkehrsstraße und geht der Eisenbahn ganz verloren. Mehr als 25 000 Zentner Ausfuhrgüter wird die Bahn in keinem Fall erlangen. Der Detailverkehr

[1]) Bericht des Komitees etc., Seite 28. — Zum Teil trägt auch die von Natur aus bestehende Schwierigkeit der Oberrheinschiffahrt Schuld an dieser Verkehrsabnahme.



zwischen den Städten und dem platten Land längs der Eisenbahn, also der eigentliche innere Verkehr, ist zu gering, um der Bahn viel Nahrung zu geben. Der Transitverkehr wird erst seinen Aufschwung nehmen, wenn Fortsetzungsbahnen geschaffen sind, und besonders wenn Frankfurt und Stuttgart an die Mannheim-Baseler Bahn angeschlossen sind. Ohne diese Fortsetzungen würde z. B. der Verkehr Frankfurt-Stuttgart und Straßburg-Stuttgart die Eisenbahn nicht benützen, weil die Kosten der doppelten Umladung im Verhältnis zu der kurzen Bahnstrecke, die befahren werden kann, zu hoch sind. Eine Totalmasse von 50 000 Zentner Transitgütern dürfte allerhöchstens in Rechnung zu stellen sein.

Alles in allem wird die Summe sämtlicher Güter, die bisher zu Wasser und zu Land in der Richtung der Bahn befördert wurden, unter Abzug aller derjenigen, welche vermöge ihrer Beschaffenheit oder wegen der Kosten der Umladung für die Bahn nicht in Betracht kommen, etwa 200 000 Zentner betragen,[1]) eine Zahl, die eher zu hoch als zu nieder gegriffen ist.

Zur berücksichtigen für die Berechnung des zukünftigen Eisenbahngüterverkehrs ist noch die infolge der allgemeinen Wirkungen der Eisenbahn zu erwartende Hebung des Güterverkehrs überhaupt, und die erhöhte Konkurrenzfähigkeit der mit einer Eisenbahn ausgestatteten rechtsrheinischen Verkehrsroute gegenüber anderen Straßen. Zahlenmäßig läßt sich die Einwirkung dieser Faktoren nicht erfassen, man kann nur die verschiedenen Beziehungen anführen, in denen sie sich äußern wird.

Die Frachtherabsetzung in Verbindung mit der Beschleunigung des Transports erweitert das Marktgebiet der Plätze, die ihre Güter auf der Rheinroute versenden und ermöglicht die Ableitung von Gütern, die auf paralell gelegenen Straßen ihre Beförderung fanden. Als solche Routen, die von ihrem Verkehr abgeben werden, sind zu nennen die Kinzigtalstraße, die linksrheinische durch Elsaß und Rheinbayern führende Straße und der Rhein-Rhônekanal. Ein Wettbewerb mit der Seeschiffahrt in Verbindung der nord- und südeuropäischen Seehäfen wird erst möglich sein mit dem Ausbau einer durchgehenden Schienenverbindung.

Faßt man alle die bis jetzt dargestellten für die Verkehrsverhältnisse der zukünftigen Eisenbahn in Betracht kommenden Tatsachen zusammen, so kommt man zu folgenden Ergebnissen:[2])

Die in dem technischen Gutachten für die Lebensfähigkeit des Unternehmens vorausgesetzte Frequenz von 73 000 Reisenden und 300 000 Zentner Gütern jährlich für die ganze Länge der Bahn ist bis zur Stunde nicht vorhanden, und es bedarf noch einer bedeutenden Hebung der wirtschaftlichen Lage überhaupt, um sie zu erreichen.

Die Verkehrsentwicklung im badischen Rheintal ist eine ungleichmäßige. Zwischen Neckar und Kinzig ist Personen- und Güterverkehr viel stärker und auch viel entwicklungsfähiger, als oberhalb der Kinzig.

Die Bahn wird erst ihre volle Bedeutung und Wirksamkeit erhalten als Teilstück einer großen Überlandroute, welche einer der wichtigsten Linien des deutschen Eisenbahnsystems darstellt. Isoliert wird die Bahn schwer um ihr Dasein zu kämpfen haben.

---

[1]) Bericht des Komitees etc., Seite 39.

[2]) Bericht des Komitees etc., Seite 26 und 42.

Die Frage nach dem wahrscheinlichen Ertrag der Eisenbahn für den Unternehmer unter der Voraussetzung eines Personenfahrgelds von 10 fl. und einer Güterfracht von 1 fl. für den Zenter und die ganze Bahnstrecke und nach Maßgabe der von dem technischen Ausschuß berechneten Bau- und Betriebskosten muß dahin beantwortet werden, »daß die Unternehmung »nach dem Maße der bisherigen Frequenz der Personen- und Waren- »transporte bei den angenommenen Transporttaxen als entschieden »nachteilig sich darstellte und daß es problematisch erscheine, ob »infolge einer Herabsetzung der Transportkosten auf die bezeich- »neten Taxen und der größeren Schnelligkeit der Transporte die »Frequenz für die ganze Bahn in zureichendem Maße wachse.«

Eine Erhöhung der Fahrpreise und Güterfrachten würde auch keine besseren Erträge geben. Die mittlere Taxe von 10 fl. pro Person scheint so wie so schon hoch genug, sie darf die Eilwagentaxe nicht erreichen, wirksamer wäre eine Abstufung des Fahrpreises in drei Klassen, wie auf den Dampfschiffen (14 fl. — 8 fl. — 5 fl.), um die gesellschaftlichen Rangunterschiede auszunutzen. Ebenso kann die Güterfracht keine einheitliche sein, es muß im Interesse des Verkehrs und der Unternehmer ein Unterschied gemacht werden. Für Kolonialwaren, leicht verderbliche und kostbare Güter kann man leicht 1,20 fl. pro Zentner für die ganze Strecke fordern, ja man kann sogar beträchtlich mehr über die Rheinfracht gehen, während bei Massengütern herabgegangen werden muß, da schon einige Kreuzer für die Wahl der Transportgelegenheit maßgebend sind.

Schließlich trägt der Eisenbahntransport doch so viele Vorzüge in sich, daß im Lauf der nächsten Jahre bei friedlichen Zuständen ein bedeutender Verkehrsaufschwung eintreten muß. Wie sich auch die Ertragsverhältnisse in der ersten Zeit gestalten möge, es wird bald der Augenblick gekommen sein, von dem an sich das Unternehmen zu einem völlig lohnenden gestalten wird. —

Nebenius geht über zu der zweiten Hauptfrage, »den Einfluß zu er- »wägen, den die Herstellung einer Eisenbahn von Mannheim nach »Basel auf den ökonomischen Zustand des Landes oder in staats- »wirtschaftlicher Hinsicht auszuüben geeignet ist.«

Alle bis jetzt projektierten und zum Teil dem Betrieb übergebenen Eisenbahnen dienen der Verbindung zweier nahe gelegener größerer Städte, während die badische Eisenbahn dem Verkehr eines ganzen Landes dienen soll. Deshalb lassen sich alle bis jetzt im Eisenbahnwesen gemachten praktischen Erfahrungen zum großen Teil gar nicht oder doch nur mit großer Vorsicht auf das vorliegende Projekt übertragen und man muß versuchen, die Folgen der Untersuchung in den oben angeführten Beziehungen aus der Natur der Sache selbst abzuleiten. Voraussetzung ist ein gewisser finanzieller Ertrag, einerlei von welcher Höhe. Um auf die Volkswirtschaft einwirken zu können, darf das Unternehmen nicht gänzlich mißlingen, denn dann würde der ganze Effekt nur in der Vernichtung eines großen unfruchtbar angelegten Kapitals bestehen. Vorausgesetzt wird ferner eine erhebliche Herabsetzung der Transportpreise, auf welcher hauptsächlich die Rangstellung der Eisenbahn in der Reihe der Verkehrsmittel beruht.

Von dem Einfluß der Eisenbahn in volkswirtschaftlicher Beziehung gilt alles, was von der Verwendung der Maschine überhaupt gilt. Jede durch

Maschinenarbeit erzeugte Preisherabsetzung ist Reingewinn für die Gesellschaft. Jeder Verbilligung eines Produktes gegenüber steigt die Nachfrage nach diesem Produkt. Die Eisenbahn wird mit dem Billigerwerden ihrer Leistungen die vermehrte Nachfrage nach diesen Leistungen selbst erzeugen. Die Eisenbahn hat wie jede Maschine, die eine Produktionsmethode verdrängt, Einfluß auf bestehende Produktionszweige. Sie entwertet bestehende Transportanlagen und verschiebt das gegenseitige Verhältnis von Kapital und Arbeit. Die Arbeit, der Hauptfaktor bei dem bestehenden Transportwesen, wird an die zweite Stelle gerückt, die Eisenbahn verschlingt mehr Kapital, Arbeitslohn wird Kapitalrente.

Diese Wirkungen, auf die tatsächlich im Lande herrschende Verhältnisse angewandt, werden nur günstig ausfallen, da die Nachteile, welche mit der Einführung des neuen Transportmittels verbunden, nur vorübergehend, die Vorteile aber dauernd und steigend sein werden.

Unmittelbar beeinträchtigt wird die Existenz der Lohnkutscher in den Städten des Rheintals, der Posthalter und der Schiffer, welche Schmälerung ihres Arbeitslohnes und Entwertung ihres in Transportwerkzeugen angelegten Kapitals befürchten müssen. Aber andererseits erfordert Bau und Betrieb der Eisenbahn gesteigerte Nachfrage nach Arbeit und zwar nach einer technisch höher stehenden und deshalb auch höher gelohnten, als dies die Arbeit bei den bisherigen Transportarten darstellt und man kann Schäden direkt beseitigen, indem man die davon Betroffenen in den Dienst der Eisenbahnunternehmung nimmt. Schlimmer steht die Sache mit dem gerade in Baden blühenden Speditionsgeschäft, welches die Bahn teils vernichten, teils an sich ziehen wird.

Zu größeren Bedenken Anlaß gibt die unvermeidliche Monopolstellung des Unternehmers, der man wegen der geographischen Lage mit der Anlage einer Parallelbahn zur Herbeiführung einer heilsamen Konkurrenz nicht beikommen kann. Eine freie Konkurrenz der Verfrachter auf der allen gegen Entrichtung eines »Bahngeldes« zur Verfügung gestellten Schienenspur ist schon aus der einfachsten, betriebstechnischen Erwägung als geradezu widersinnig von der Hand zu weisen.[1]) In den Bestimmungen der Konzession über die Transportpreise hat aber der Staat als Vertreter der Allgemeinheit ein wirksames Mittel in der Hand, dem Mißbrauch der Monopolstellung entgegenzutreten.

Die ökonomischen Vorteile der Eisenbahn äußern sich unmittelbar in Ersparnis von Beförderungs-Unterhaltungskosten und von Zeit, ein Gewinn, der sich in Geld ausgerechnet auf 600 000 Gulden jährlich bei einer Reisendenzahl von 60 000 Personen beläuft.[2]) Des noch größeren mittelbaren Einflusses, der sich in gesteigerter Handelstätigkeit und wachsender Produktion kundgibt, ist schon gedacht.

Auf die großen Landstraßen östlich der projektierten Bahn wird die Eisenbahn ihre Wirkung auch nicht verfehlen. Die Kinzigtalstraße wird von ihrem Verkehr abgeben müssen. Es ist dies ein Gewinn, den ein Landesteil auf Kosten des andern macht, wofür aber die Kinzig- und Schwarzwaldstraße gegenüber den württembergischen Straßen viel konkurrenzfähiger wird und durch ihren Anschluß an die Eisenbahn den Verkehr mit der Ostschweiz, den sie

[1]) Völlig zutreffend im Gegensatz zu der dem preußischen Eisenbahngesetz von 1838 anhaftenden Idee der »Konkurrenz auf der Schiene.«

[2]) Comitébericht Seite 47.

bisher mit jenen teilen mußte, allein behält. Die Oberrheinstraße gegen Schaffhausen wird vollständig in den Machtbereich der Eisenbahnen gezogen werden und wird viel gewinnen, ebenso die anderen wichtigeren Straßen, (Höllental, Murgtal etc.) sofern nur die Anlage der Stationen zweckmäßig gewählt wird.

Damit übrigens nicht der Hauptnutzen der Eisenbahn dem Ausland zufällt, durch Erleichterung der Durchfuhr fremder Güter in fremdes Land ohne nutzbringenden Aufenthalt im eigenen Land, kann nicht genug auf eine Weiterführung der Bahn nach Norden hingewirkt werden. Wenn auch die Konkurrenzfähigkeit der Schwarzwaldstraße gegenüber Württemberg dadurch etwas abgeschwächt werden würde, so ist diese Fortsetzung für die badische Ein- und Ausfuhr eine Lebensfrage. An eine Weiterführung der Bahn nach Süden ist vorläufig noch nicht zu denken, es kann sich nur um eine Verlängerung nach Basel handeln im Interesse des allgemeinen Verkehrs. Es muß aber Vorsorge getroffen werden, daß da, wo die oberrheinische Straße in die Bahnrichtung einmündet, eine Hauptabladestelle errichtet wird, damit die Güter nicht von dieser Straße abgelenkt werden. Schließlich ist noch daran zu denken, daß die Bahn nicht nur Verkehrserleichterungen, sondern auch in einer Beziehung eine empfindliche Verkehrshemmung mit sich bringt. Sie schneidet das ganze Reintal wie eine Mauer mit einer Anzahl Tore in zwei Teile. Wenn auch Übergänge für den Verkehr offen gehalten werden, so bleibt doch außer Zweifel, daß dieser Zustand für die Bewohner von großer Unbequemlichkeit sein wird.

Wie wird sich der Einfluß der Eisenbahn in dem Bereich der Staatsverwaltung fühlbar machen?

Alle Vorteile, welche Produktion und Handel erfahren, vermehren zugleich die Hilfsquellen des Staates. Nachteile könnten höchstens aus der geringeren Postfrequenz für den Fiskus entstehen, dagegen wachsen sicher die Einnahmen aus den Seitenrouten und der Staat kann sich außerdem durch entsprechende Auflagen an den Konzessionär schadlos halten. Die Schnelligkeit des Bahnverkehrs wird die Unannehmlichkeiten mildern, welche der Verwaltung aus der geographischen Gliederung des langen und schmalen Landes entsprangen, und auf die Raschheit und Pünktlichkeit der Verwaltungstätigkeit hinwirken. Ferner wird die Eisenbahn eine Entlastung der Landstraße mit sich bringen, zur großen Erleichterung der Staatskasse, welcher die Instandhaltung des Straßennetzes ohne jede Vergütung seitens der Benützer obliegt. Die Unterhaltung der vielbefahrenen Rheintal- und Bergstraße ist besonders kostspielig, und wenn diese durch Abnahme des Straßenverkehrs nicht mehr kosten würde, wie die Unterhaltung der übrigen Straßen von größerer Bedeutung, so wären für den Staat allein 52 000 fl. gespart. —

Was drittens »die Nachteile betrifft, welche, wenn die Erbauung »einer Eisenbahn von Mannheim nach Basel unterbleibt, möglicher»weise für das Großherzogtum entstehen können« — so fragt es sich zunächst, ob und von welcher Seite die wichtigste badische Handelsstraße durch eine gefährliche Konkurrenz bedroht sei. Schon die Ausführung der projektierten Linie Paris-Brüssel oder Antwerpen-Köln bleiben trotz ihrer Entfernung nicht ohne Rückwirkung auf die Verkehrsverhältnisse des Oberrheins, und gar eine Bahn von Le Havre bis ins Elsaß könnte dem ganzen Überseegüterverkehr eine andere Richtung geben. Besonders ins Auge zu fassen, wären aber die Projekte einer Bahn von Norden nach Süden durch Württem-

berg und einer solchen auf dem linken Rheinufer durch Rheinbayern und Elsaß-Lothringen. Dieselben hätten umsomehr Aussicht auf Verwirklichung, wenn aus der badischen Bahn nichts würde, da dann die Kapitalien, die in Baden keine Verwendung finden könnten, gewissermaßen genötigt wären, in die Nachbarländer auszuwandern. Kommt aber Baden mit der Ausführung seines Projektes den Nachbarn zuvor, so wird es nicht nur sein eigenes verfügbares Kapital, sondern auch dasjenige der Nachbarn an sich fesseln, und die Finanzierung von Konkurrenzbahnen wäre schon aus dem dadurch entstehenden Kapitalmangel erschwert.

Sollte man in Württemberg und Elsaß-Lothringen ernstlich an den Bau von Eisenbahnen denken, so würde das Interesse des Großherzogtums gebieten, möglichst zuerst auf dem Platze zu sein, schon um die Geldbeschaffung zu erleichtern.

Von Württemberg her scheint einstweilen keine Gefahr zu drohen. Die Terrainverhältnisse sind nicht dazu angetan, rasch und billig zu bauen. Anders aber jenseits des Rheins; dort sind die technischen Schwierigkeiten kaum größer als in Baden und dort hat auch schon die Spekulation sich der Sache bemächtigt, und den Bau als weniger kostspielig wie in Baden dargestellt. Eine Eisenbahn von Basel nach Straßburg würde zwar den oberen Teil der badischen Bahn schädigen, aber lange nicht in dem Maße, daß man von einer Existenzgefährdung reden könnte, und eine Fortsetzung bis an die Lauter oder gar noch durch Rheinbayern und Rheinhessen bis Mainz ist aus mehr als einem Grunde vorerst als ausgeschlossen zu betrachten. Einmal liegt die Mehrzahl der größeren Städte auf der rechten Seite des Rheins, und dann hat Mainz und Frankfurt bei weitem mehr Geschäftsverbindungen mit Südwestdeutschland als mit Elsaß-Lothringen und sieht sich schon zur Vermeidung wiederholter Zollformalitäten auf eine rechtsrheinische Bahn angewiesen. Frankreich wird sich hüten, zum Schaden seiner Seestädte ein Unternehmen zu unterstützen, das hauptsächlich den holländischen Konkurrenten zugute käme, und Hessen wird zunächst eine rechtsrheinische Bahn befürworten, schon im Interesse seiner Residenz und der Provinz Starkenburg, so daß schon wegen der kühlen Haltung dieser beiden Regierungen keine große Aussicht auf Erfolg für die linksrheinischen Eisenbahnbestrebungen vorhanden ist. Eine sichere Bürgschaft dafür, daß dieser Zustand auch so bleiben wird, gibt es natürlich nicht, denn was die Zukunft des Eisenbahnwesens noch bringen wird, kann bei dem heutigen Stand der Dinge niemand voraussagen, — kühne Hoffnungen auf glänzenden Erfolg und Besorgnis vor schweren Schäden streiten noch immer miteinander und noch ist nicht entschieden, wer Recht behalten wird.

Darum ist es Sache des Volkswirts, nicht allein dem Optimismus des wagemutigen Unternehmers beizupflichten, sondern auch gewissenhaft alle Zweifel und Bedenken auf ihre Stichhaltigkeit zu untersuchen. Daß das Rheintal den günstigsten Boden für Eisenbahnen darstellt und später einmal großen Nutzen daraus ziehen wird, ist sicher; daß aber Baden jetzt im Augenblick schon wirtschaftlich reif genug wäre, um das Wagnis zu unternehmen, das ist noch nicht bewiesen. Es darf nicht vergessen werden, daß Süddeutschland in seiner industriellen und kommerziellen Entwicklung noch weit gegen andere Länder zurück ist. Die Gründung des Zollvereins birgt wohl die Bedingungen einer raschen Entwicklung in sich, und bereits haben sich die wohltätigen Einwirkungen dieses Ereignisses fühlbar gemacht, aber um alles nachzuholen, was bis jetzt

versäumt wurde, dazu bedarf es noch der angestrengten Arbeit einer größeren Reihe von Jahren. »Die Umstände sind von der Art, daß für die Hoffnungen auf glänzende Resultate und für Befürchtungen sich gleich reichhaltiger Stoff darbietet«.[1])

Der Bericht geht über zur letzten Hauptfrage über die Art und Weise des Vollzugs. Soll sich der Staat zum alleinigen Herrn dieses wichtigen Kommunikationsmittels machen und den Bau auf eigene Kosten unternehmen? Diese Frage ist zu bejahen.

Die Unsicherheit des Erfolges könnte zwar von dem Unternehmen abraten, aber aus dem gleichen Grunde liegt auch andererseits die Gefahr nahe, durch Erteilung einer Konzession an Private den Staat um die Vorteile einer doch immerhin wahrscheinlichen Rentabilität zu bringen, während ein Fehlschlagen des Unternehmens den Staat schädigt, ob er unmittelbar Eigentümer ist oder nicht. Lassen sich überhaupt Unternehmungen mit zweifelhaftem unmittelbarem Reingewinn für den Staat rechtfertigen, so ist dies sicher der Fall im Gebiete des Verkehrswesens, dessen Förderung mannigfache, mittelbare Vorteile hervorbringt. Landstraßen werden gerade dieser mittelbaren Wirkungen wegen gebaut und unterhalten, ohne die geringste Vergütung für ihre Benützung. Wenn man sich entschließen kann, lediglich um den Verkehr zu heben, neue kostspielige Straßen zu bauen, oder schon bestehende zu verbessern, so wird man ohne großes Bedenken an ihre Stelle Eisenbahnen treten lassen können. Den grösseren Anlagekosten steht eine gewisse unmittelbare Einnahme und eine viel durchgreifendere Verkehrserleichterung gegenüber, als sie mit den besten Kunststraßen erzielt werden könnte. Die Gefahr eines großen Fehlschlagens kann abgelenkt werden, wenn man sich zunächst darauf beschränkt, die Bahn nur auf der Teilstrecke zu bauen, die in jeder Beziehung die günstigsten Aussichten bietet. Als solche Versuchsstrecke kommt inbetracht die Linie Mannheim-Heidelberg-Karlsruhe, sie kostet nur den vierten Teil der für die ganze Bahn berechneten Bausumme. Das Risiko wird noch mehr eingeschränkt, wenn man diese Versuchsstrecke vorläufig eingleisig ausbaut. Die Regierung hat es dann in der Hand, je nach dem Erfolg und den technischen Erfahrungen die Bahn sofort oder später bis nach Basel weiter zu führen und zur passenden Zeit wegen Weiterführung nach Norden das Erforderliche vorzukehren. Eine Verzweigung nach Stuttgart empfiehlt sich erst, wenn die Bahn bis Basel wirklich gebaut ist. Bei diesem Verfahren erzielt man schneller einen Ertrag und gewinnt bei Zeiten ein sicheres Urteil über den wahrscheinlichen Erfolg des ganzen Unternehmens.

Der Vorschlag Lists zur Erleichterung der Kapitalbeschaffung unverzinsliche und höchstens durch den Wert des Bauprojekts selbst gedeckte, ohne Zwang umlaufende, stets einlösbare Kassenscheine auszugeben, wird von Nebenius in seiner Zweckmäßigkeit gewürdigt im Gegensatz zu Rau, der ihn im Jahre vorher unbesehen verwarf. Dieses Hilfsmittel ist nicht nur unbedenklich, sondern auch wahrhaft nützlich, insoweit es einem vorhandenen Bedürfnis entspricht, das sich aus dem Umlauf bedeutender Summen fremden Papiergeldes in Baden erkennen läßt. Mit Genehmigung der Stände könnte ohne Schaden eine Summe von $2-2^1/_2$ Millionen Gulden in solchen Scheinen emittiert werden, wodurch dann der Rest des Baukapitals der Versuchsstrecke eine Ver-

[1]) Bericht des Comités etc., Seite 57.

zinsung von mindestens $3^1/_2$ % erzielen würde, also groß genug, um die nötigen Kapitalien zu beschaffen.

Die Gründe, die man sonst mit Erfolg gegen den Mitbewerb des Staates mit der Privatindustrie ins Feld führt, und die dahin gipfeln, daß der Staat schon wegen seiner Organisation nur unvollkommen die Rolle des umsichtigen Geschäftsmannes spielen kann, sind bei der Beurteilung der Natur des Eisenbahnwesens nicht stichhaltig wegen den Eigentümlichkeiten der Geschäftsführung, wegen des in Frage kommenden Gemeininteresses und wegen der faktischen Monopolstellung der Eisenbahn im Verkehrswesen. Eine Unternehmergesellschaft hat ebensowenig wie ein Staatsbetrieb den Vorteil der Geschäftsführung durch eine vom Eigeninteresse geleitete Einzelperson, sie bedarf ebenso wie der Staat eines verwickelten Verwaltungsapparates mit zahlreichen Angestellten, denen sie die Wahrung ihrer Interessen überlassen muß, und die umgekehrt wieder in ihrer Geschäftsführung kaum selbständiger dastehen, als die durch allerlei Vorschriften und ihre Verantwortung gegenüber der Allgemeinheit eingeengten Staatsbeamten. Nun besitzt Baden bereits in der großherzoglichen Postverwaltung eine dem Eisenbahnwesen verwandte Anstalt, die blos erweitert werden braucht und die Neuschaffung einer besondern Verwaltungsorganisation unnötig macht. Desgleichen kann die bereits bestehende obere technische Staatsbehörde ohne weiteres als Stammorganisation für den Bahnbau und die technische Seite des Betriebs in Anspruch genommen werden.

Ein bedenklicher Punkt im Verwaltungssystem der Privatbahn ist das Tarifwesen, als Quelle unaufhörlicher Reibungen zwischen Unternehmer und dem das Gemeininteresse vertretenden Staat. Eine gewisse Selbstbeschränkung im Tarifmaße liegt schon im Interesse der Bahn selbst, aber wie soll der Staat z. B. auf eine im Interesse der Allgemeinheit liegende Abstufung der Transportpreise hinwirken? Schreibt man ein Tarifsystem mit allen Einzelheiten vor, so werden sicher Klagen über allzugroße Beschränkung der Bewegungsfreiheit nicht ausbleiben, und der fortwährende Wechsel der Konkurrenzverhältnisse und der Konjunkturen wird unaufhörliche Abänderungen nötig machen. Bestimmt man aber, um diese Schwierigkeiten zu vermeiden, lediglich Tarifmaxima, so müßten diese begreiflicherweise recht hoch ausfallen und daher die Machtentfaltung der Gesellschaft in ungebührlichem Maße stärken.

Die Mannheim-Baseler Eisenbahn wird die größte und wichtigste Handelsstraße des Großherzogtums, von der alle andern auslaufenden abhängig sind. Der Handel und die Produktion des ganzen Landes sind hier beteiligt und ihr Interesse gebietet, daß die Regierung die Macht behalte, nach Zeit und Umständen frei zu verfügen. Anders bei Eisenbahnen, welche dem Bedürfnis einzelner Gegenden oder Städte dienen, und für die Gesamtheit von untergeordneter Bedeutung sind, diese mögen der Privatinitiative überlassen bleiben. Die tatsächlichen Verkehrsleistungen großer Eisenbahnlinien, die künftige Bedeutung und die Ausdehnungsfähigkeit derselben liegt noch allzusehr im Dunkeln, so daß, wenn eine Konzession an Private erteilt wird, man »ganz und gar nicht weiß, was man veräußert hat.« Glückt der Versuch, und gehen die Erwartungen, die man gehegt, in Erfüllung, so würde der Staat sehr zu beklagen haben, sich der gewinnbringenden Anstalt entäußert zu haben, und mißlingt derselbe, so kann die Gesamtheit, zu deren Gunsten er gemacht wurde, den Verlust viel leichter gemeinsam tragen, als die wenigen Aktieninhaber. Kennt man aber den Wert der Eisenbahn einmal gründlicher und

kommt man zur Überzeugung, daß die Verwaltung in den Händen einer Privatgesellschaft besser aufgehoben wäre, so bedeutet es für den Staat und Unternehmer kein Wagnis, die Konsequenzen zu ziehen und den Staatsbetrieb aufzugeben. Die Ausführung des Baus auf der ganzen Strecke bis nach der Südgrenze gewährleistet der Staat aber besser, als ein Privatunternehmer. Der Staat ist noch imstande, die Sache durchzuführen, wenn die Rente im untern Teil der Bahn $3\frac{1}{2}\%$ und obern (ab Offenburg) nur noch $1\frac{1}{2}-2\%$ betragen würde. Er könnte durch Ausgabe von Kassenscheinen eine zu starke Belastung seines Haushalts wieder ausgleichen, während die Privatunternehmer ruiniert wären, wenn man ihnen unter diesen Umständen den Bau auch der obern Bahnstrecke zumuten würde. Die Möglichkeit hoher Gewinne beim Mangel aller Grundlagen einer sichern Rentabilitätsberechnung reizt ganz besonders zu einer schwindelhaften Spekulation in Eisenbahnaktien, die viel mehr Kapital engagieren würde als tatsächlich zum Bahnbau nötig ist und bei den unausbleiblichen großen Verlusten den eben erst einsetzenden wirtschaftlichen Aufschwung des Landes schwer stören würde. Zieht der Staat die Eisenbahn vorerst an sich, so verschwindet diese in wirtschaftlicher und moralischer Beziehung gleich verderbliche Gefahr, und gibt er sie später wieder aus der Hand, so werden die Verhältnisse soweit geklärt sein, daß die Spekulation keine Angriffsgelegenheit mehr findet. —

Gestützt auf diese Argumente, welche die volks- und staatswirtschaftliche Notwendigkeit des Staatsbahnsystems in Baden dartun sollen, stellt Nebenius als Ergebnis seiner Ausführungen den Antrag:[1])

»Daß die Großherzogliche Regierung auf eigene Rechnung den Bau der Eisenbahn vorläufig auf der Strecke übernehmen, wo sowohl in Beziehung auf die Baukosten, als auf die Frequenz des Transports die Verhältnisse am günstigsten erscheinen und daß sie sodann während des Baues alle Vorbereitungen treffe, welche erforderlich sind, um sobald die gewonnenen Erfolge hiezu Motive geben, entweder den Bau auf eigene Rechnung ohne Aufenthalt fortsetzen oder die Eisenbahn mit der Verbindlichkeit zur Vollendung des Baus an eine Aktiengesellschaft abtreten zu können.« —

»Wir wiederholen diesen Antrag in der lebhaften Überzeugung, daß die Gefahren, welche an die Erteilung einer Konzession sich knüpfen, größer sind, als diejenigen, welche der Staat durch das Beginnen des Baues übernimmt, daß der mögliche Verlust, der ihn als Bauunternehmer bei dem vorgeschlagenen Verfahren treffen kann, nicht außer Verhältnis zu dem großen Zwecke dieses Versuches stehe, und daß es den Grundsätzen der Staatsklugheit zuwiderlaufe, ein Kommunikationsmittel, dessen Wert für den Staat und das Publikum man noch nicht einmal approximativ zu schätzen weiß, in der Ausdehnung zu veräußern, in welcher die Veräußerung in Frage steht.

Man kann, um den Wert einer solchen neuen Erfindung kennen zu lernen, unbedenklich eine Konzession erteilen, die nur Lokalbedürfnisse befriedigt, oder in Vergleichung mit der möglichen Ausdehnung, welche das neue Kommunikationsmittel im eigenen Lande erhalten kann, innerhalb der Grenzen eines Versuchs stehen bleibt. Man kann auch in einem großen Lande eine Reihe von Bahnen, welche die Verbindung zwischen einzelnen

[1]) Bericht des Comités etc. Seite 57, 63 und 75.

Städten bezwecken, unbedenklich bewilligen; je zahlreicher solche Unternehmungen und die konkurrierenden Gesellschaften sind, desto besser.

Allein man betrachte die Lage des Großherzogtums, man überblicke seine Verbindungswege, man erwäge die Wichtigkeit der Interessen, die sich an die drei größten Zweige, an die Wasserstraße des Rheins und an die beiden seinem Laufe folgenden Landrouten knüpfen, und man wird sich gestehen, daß der Staat kein kostbareres Eigentum besitzt, als die Straßen des Rheintales. Die Eisenbahn soll aber nahe alles vereinigen, was jenen drei Zweigen angehörte. Mit ihrer Veräußerung begibt sich der Staat der freien Verfügung über das kostbarste Hilfsmittel der Produktion und des Handels des Landes und keiner Voraussicht wird es gelingen, die Bedingungen dieser Entäußerung auf eine Weise zu bestimmen, daß man ohne Beunruhigung eine der wichtigsten öffentlichen Anstalten statt in den Händen des Staates, welcher sie ausschließlich im öffentlichen Interesse zu verwalten berufen wäre, in den Händen von Aktionärs erblicken könnte, welche, soweit der Vertrag sie nicht beschränkt, nicht nur die Absicht, sondern auch das Recht haben, sie auf die ihrem eigenen Interesse zusagende Weise zu verwalten. Wenn auch dieses ihr eigenes Interesse in gar vielen Beziehungen mit dem des Publikums genau zusammentrifft, so sind die Fälle, wo das nicht erwartet werden darf, gar nicht vorauszusehen«.

Trotz dieser ablehnenden Haltung gegenüber dem Privatbahnsystem sieht sich Nebenius durch den dem Komitee gewordenen Auftrag veranlaßt, auch über die Bedingungen einer etwa zu erteilenden Konzession, sowie im allgemeinen über die Art und Weise der Begebung einer anzulegenden Eisenbahn seine Meinung zu äußern und stellt dabei folgende Grund- und Leitsätze auf:

Die Erteilung der Konzession soll den Zweck haben, dem Publikum die allgemeinen Vorzüge des neuen Transportmittels zu sichern und die Rechte der Staatsgewalt und ihren Einfluß auf alle wirtschaftlichen Angelegenheiten des Landes zu wahren. Die dahin zielenden Bestimmungen dürfen jedoch den Konzessionär in Ausübung seines Eigentumsrechts nicht zu sehr beschränken, sonst könnte auf den Staat die Verantwortung für alle möglichen Wechselfälle, die das Unternehmen treffen, abgewälzt werden, wenn sich überhaupt ein Unternehmer findet, der bereit wäre, auf solche Bedingungen einzugehen.

Um sich leichter den ihm gebührenden Einfluß auf die Verwaltung der Eisenbahn zu sichern, soll sich der Staat durch Aktienübernahme finanziell beteiligen. Als angemessen erscheit ein Betrag von etwa $3^3/_4$ Millionen Gulden, herrührend von der kapitalisierten Entschädigungrente für Ausfall an Posteinnahmen und von einem durch Ausgabe von Kassenscheinen gewonnenen Fonds, so daß die Aufnahme einer Anleihe zu Lasten der Staatskasse unterbleiben kann.

Der Staat soll bis zu einem gewissen Grade die ungünstigen Wechselfälle des ganzen Unternehmens auf sich nehmen, um dadurch den Unternehmer geneigt zu machen seinerseits dem Publikum gewisse Vorteile zuzugestehen. In diesem Sinne soll er gänzlich oder teilweise auf die Verzinsung seines Aktienanteils verzichten bis zur Verteilung einer Mindestdividende von vielleicht 4% an die übrigen Aktionäre, ferner ist von besonderen drückenden Auflagen abzusehen und dem Unternehmer die Möglichkeit zu eröffnen, zuerst die Unter-

landstrecke und erst allmählich und mit Unterstützung des Staates auch die Oberlandstrecke zu bauen.

Die Konzession muß auf Zeit erteilt werden und zwar auf eine Frist zwischen 60 und 100 Jahren, nach deren Ablauf das Eigentum an der Eisenbahn mit allen ihren Einrichtungen ohne Vergütung dem Staate zufällt. Je länger die Dauer der Konzession festgesetzt wird, desto größer sind die Vorteile anderer Art, die man bedingen muß, und in deren Genuß die Allgemeinheit sogleich gesetzt werden kann. In diese Kategorie fallen Beschränkung der Tarifselbständigkeit (Tarifmaxima, Abstufung der Tarifherabsetzung derselben bei einer gewissen Höhe der Dividende) oder Teilnahme des Staates am Reingewinn, oder schließlich die Bestimmung des Anheimfalls der Bahn an den Staat vor Ablauf der Konzessionsdauer nach Amortisation des Anlagekapitals.

Die wichtigsten Bestimmungen der Konzession können im Wege des Wettbewerbs festgesetzt werden, indem man von verschiedenen Seiten Vorschläge entgegennimmt und die bis dahin unbestimmt gehaltenen Hauptmomente nach dem Ergebnis derselben ergänzt.

Für gebührende Berücksichtigung kleiner einheimischer Kapitalisten ist Sorge zu tragen bei Erteilung der Konzession an einen oder wenige Großkapitalisten durch Verpflichtung des Konzessionärs zur Veranstaltung einer Subskription bis zu einer festzusetzenden Höhe.

Die Unternehmer werden eine Aktiengesellschaft bilden, die auch aus Ausländern bestehen kann, aber ihren Sitz im Großherzogtum haben muß. Die Statuten unterliegen staatlicher Genehmigung, über die Beschaffung eines gewissen Fonds und dessen Realisierbarkeit müssen sich die Unternehmer ausweisen. Beschränkungen in der Aktienübertragung sind unzulässig, die Ausgabe der Aktien darf nur gegen statutenmäßige Einzahlung erfolgen.

Über die Lasten, die Rechte und Verbindlichkeiten der Gesellschaft in bezug auf die Ausführung des Baues und den Betrieb der Bahn ist folgendes zu sagen:

Die Postverwaltung ist für den entgehenden Gewinn aus der Personenbeförderung durch eine jährliche Rente, die für die einzelnen Strecken besonders festgesetzt wird, zu entschädigen; unentgeltliche Beförderung der Postbriefsäcke, regelmäßige Beförderung der Päckereien gegen eine gewisse Vergütung und möglichstes Eingehen des Bahnbetriebs auf die Bedürfnisse der Post ist Pflicht der Eisenbahnverwaltung.

Bei der Auflage von Staatssteuern und Gemeindeumlagen ist immer daran zu denken, daß jede lästige Bedingung wie jedes vorteilhafte Zugeständnis seine Kompensation finden muß, und daß der Staat schließlich eher auf die Abgaben als auf andere schwer wiegende Vorteile für sich oder das Publikum verzichten kann. Gegen die Heranziehung zur Grundsteuer und zur Gütererwerbsakzise spricht der Charakter der Bahn als öffentliche Anstalt, den sie auch durch die zeitweilige Übertragung der Rechte des Staates an die Gesellschaft nicht verliert. Begründet dagegen erscheint die Auflage einer angemessenen Gewerbesteuer.

Betreffend die Bauausführung und Betriebsführung sollen nur die im öffentlichen Interesse nötig fallenden Beschränkungen platzgreifen. Nötig sind Bestimmungen über Endpunkte, Hauptrichtung der Bahnlinie, sukzessive Erstellung der Anlage, Fortsetzung der Linie über die Landesgrenze hinaus, über Hauptstationen, Hauptladestationen, Durchgänge und Durchkreuzungen und über

die Zahl der Gleise. Die Anstellung der Techniker steht dem Unternehmer frei, doch wird die Bauausführung von den technischen Organen des Staates überwacht werden. Für die Betriebsführung sollen den Unternehmern außer der allgemeinen Verbindlichkeit, die Eisenbahn und die Transportmittel stets in gutem Stand zu erhalten, in bezug auf Fahrplan und Fahrgeschwindigkeit keine besonderen Vorschriften oder Beschränkungen auferlegt werden. Es soll den Unternehmern freistehen, ausschließlich ihre Dampflokomotiven oder auch daneben Pferde zur Zugbeförderung zu benützen.

Bestimmungen über die Benutzung der Bahn gegen ein sogenanntes Bahngeld können nur zu Unklarheiten führen und sind deshalb nicht in die Konzession aufzunehmen. —

Gründlicher und umsichtiger konnte die von der Staatsregierung gestellte Aufgabe nicht bearbeitet werden, als dies in dem Nebeniusschen Gutachten geschah. Kein Moment, wenn auch von untergeordneter Bedeutung, bleibt unberücksichtigt, die Argumente für und wider das Projekt einer badischen Durchgangsbahn in ihrer Vollständigkeit geben gewissermaßen ein Schema ab, nach welchem heute noch die Vorstudien für irgend welche größere Verkehrsunternehmung veranstaltet werden können. Die Ausführungen allgemeinen Inhalts, mit welchen Nebenius die einzelnen Abschnitte seiner Ausführungen einleitet, geben Zeugnis für das tiefe Eindringen in die innere Natur des neuen Verkehrsmittels, das den Verfasser vor anderen großen Nationalökonomen seiner Zeit auszeichnet. Am meisten genützt hat Nebenius für das Gelingen des in Rede stehenden Projektes durch seine entschiedene Stellungnahme, welche in wohltuendem Gegensatz stand zu allen bisherigen authentischen Äußerungen, die im Prinzip ja alle von der Notwendigkeit der Mannheim-Baseler Eisenbahn durchdrungen waren, jedoch am »Wenn« und »Aber« hängen blieben.

Alles was bis jetzt in Sachen der badischen Eisenbahn in die Erscheinung getreten war, diente den Ausführungen von Nebenius als Grundlage, seinen Standpunkt mehr oder weniger vorteilhaft beeinflussend. Wenn es ihm besonders darauf ankam, alle in betracht fallenden Faktoren möglichst nüchtern darzustellen, um sämtlichen zu optimistischen Erwartungen vorzubeugen, so scheint uns das Gutachten direkt gegen Newhouse und List gerichtet, die allerdings ihren Anhängern goldene Berge versprochen hatten. Indem sich Nebenius bemüht, die Haltlosigkeit jener Berechnungen ins rechte Licht zu rücken, ohne dieselben aber als geschulter Diplomat mit einem Wort zu erwähnen, verfällt er gleichwohl in den entgegengesetzten Fehler und kann sich nicht genug tun, den finanziellen Erfolg des Unternehmens über Gebühr in Zweifel zu ziehen. Gerade in diesem Punkte hätte er etwas mehr zugeben dürfen, ohne seiner Verantwortlichkeit zu nahe zu treten. Die dahingehenden Ausführungen machen einen gezwungenen Eindruck, sie verraten deutlich die Absicht, der sie dienen sollen und wirken deshalb nicht überzeugend. Mit Recht kann man ihm hier seinen eigenen Optimismus entgegenhalten, den er in der gleichen Angelegenheit in dem Buche »Der deutsche Zollverein, sein System und seine Zukunft« zur Schau trägt, und man kann es nicht ohne weiteres billigen, daß er dieses so geringe wirtschaftliche Erträge versprechende Unternehmen so überaus eifrig für den Staat reklamiert und nicht ansteht, es in diesem Zusammenhang »das kostbarste Hilfsmittel der Produktion und des Handels des Landes« zu nennen. Weitausgreifende Hoffnungen auf der einen und allzu ängstliche Prophezeihungen auf der anderen Seite sind bis auf den heutigen Tag Begleiterscheinungen

aller großen Fortschritte gewesen und beide sind meistens gleich weit von der Wirklichkeit entfernt.

Am meisten Aufsehen erregte ohne Zweifel die energische Betonung des Staatsbahnprinzips ganz im Sinne der Rotteckschen Anregung im Landtag. In seinem oben erwähnten Werke über den Zollverein steht er noch durchaus auf dem Boden der Privatbahnunternehmung.[1])

»Überall lasse man der Privatunternehmung freien Spielraum« ist sein Grundsatz. Dafür, daß der Staat erhält, was ihm gebührt, kann durch Maßnahmen in verschiedener Richtung gesorgt werden. Er selbst sagt später in den Verhandlungen der Ersten Kammer des außerordentlichen Landtags von 1838 über seinen Ansichtswechsel:[2])

»Auch ich gehöre zu denjenigen, welche ihre Ansicht über die Frage, ob es zweckmäßig sei, Eisenbahnen auf Staatskosten zu bauen, oder den Bau derselben Privatpersonen zu überlassen, geändert haben. Im Jahre 1835 habe ich mich für die letztere Meinung öffentlich ausgesprochen; ein halbes Jahr darauf wurde ich berufen, mein Gutachten über die Errichtung einer Eisenbahn in unserem Lande abzugeben. Ich habe meine Arbeit begonnen und zwar mit der nämlichen Absicht, daß von nichts anderem die Rede sein könne, als die Eisenbahnen der Privatindustrie zu überlassen. Erst nachdem ich mir die Folgen einer solchen Unternehmung in allen verschiedenen Beziehungen klar gemacht hatte, kamen meine Bedenken und in der Krisis von 2 bis 3 Wochen, in welcher ich meinen Bericht ausgearbeitet habe, hat meine Meinung sich geändert. Ich sage, es wird auch in unserem Land Eisenbahnen geben, die man ganz unbedenklich der Privatindustrie überlassen kann, und zwar in einem Zeitpunkt, wo wir die Eisenbahn in ihrem Betrieb etwas genauer kennen. Vorderhand muß ich aber das Dilemma stellen: entweder gelingt die Unternehmung, oder sie gelingt nicht. Im letzteren Falle glaube ich, es ist angemessen, daß die Gesamtheit die Kosten einer Unternehmung trage, die in ihrem Interesse vom Staate beschlossen wurde, und nicht jene, die aufgeregt durch abenteuerliche Versprechungen ihre kleinen Kapitalien der Kasse der Aktiengesellschaft anvertraut haben. Wenn aber das Eisenbahnunternehmen gelingt, so wird diese Anstalt für unser Land eine solche Wichtigkeit erlangen, daß man ihren Besitz nur der Krone selbst gönnen kann.«

Was jetzt den wirklichen Anstoß zu dieser Sinnesänderung gegeben hat, geht aus diesen Äußerungen nicht hervor, jedoch ist zu vermuten, daß das Eintreten Rottecks für die Staatsbehörden hier ihren Widerhall gefunden hat, denn zwischen den Argumenten, mit welchen Beide ihren Standpunkt bekräftigen, ist ein gewisser Zusammenhang unverkennbar.

## § 15. Der Landtag von 1837 und die Eisenbahn. Die Einberufung des außerordentlichen Landtags von 1838.

Nachdem auf diese Weise die Grundlagen des zu beratenden Projektes geschaffen waren, konnten die vom Großherzog zur Mitwirkung ernannten Notabeln einberufen werden. Am 16. Mai 1836 eröffnete der Staats-

[1]) Seite 178.

[2]) Verhandlung der Ständeversammlung etc. 1838. Erste Kammer, Protokollheft Seite 68.

minister Winter die Sitzungen der Versammlung unter Vorlage der bis jetzt zutage geförderten Materialien und mit der Aufforderung, die darin enthaltenen Fragen im Benehmen mit den großherzoglichen Regierungskommissären zu erörtern und eine bindende Erklärung über ihre Stellungnahme abzugeben. Die Versammlung bildete zunächst drei Abteilungen, die den vorgelegten Stoff unter sich verteilten und in täglichen Sitzungen eine Überprüfung desselben vornahmen, und brachte dann in drei Plenarsitzungen vom 24., 25. und 26. Mai nach ausgiebiger Diskussion ihre Aufgabe zum Abschluß.

Der Berichtsentwurf, den der Staatsrat Nebenius anstelle seines Votums abgegeben hatte, fand allseitige Zustimmung und wurde unverändert als »Comitébericht« im Sinne des regierungsseitigen Auftrags erklärt. Die Verhandlungen in den Plenarsitzungen bewegten sich völlig auf dem Boden des Berichtes, wohl traten ergänzende oder abändernde Vorschläge einzelner Mitglieder hervor, aber man betrachtete die Angelegenheiten noch nicht als reif genug, um ihnen eine feste Form zu geben und man hoffte im Laufe der Zeit schon die Lösung mancher noch verwickelten Frage zu finden. Darüber, daß das Eisenbahnprojekt nicht beiseite zu legen sei, war man völlig einig, ebenso darüber, daß es Sache des Staates wäre, auf eigene Kosten den Bau zu beginnen, und erst an eine Begebung an Private zu denken, wenn man durch die Ergebnisse der Praxis in die Lage versetzt sei, alle mit einem solchen neuartigen Unternehmen verbundenen Schwierigkeiten mit Sicherheit zu lösen. In der Erwartung, daß die Regierung diesen Standpunkt teilen werde, fand die Erörterung der etwaigen Konzessionsbedingungen keine große Beteiligung und man einigte sich auf den Schlußantrag:[1] »Daß alle Vorbereitungen unverweilt getroffen werden möchten, welche nötig sind, um die Bau- und Arbeitspläne und genaue Kostenüberschläge bis zum nächsten Landtage zu fertigen und im nächsten Frühjahr den Bau der Bahnstrecken zwischen Mannheim, Heidelberg und Karlsruhe beginnen zu können.« Gemäß einer landesherrlichen Verfügung vom 29. September 1836 wurde der Komiteebericht samt einer Übersicht über die Verhandlungen der Notabelnversammlung, sowie ein Auszug aus den technischen Gutachten veröffentlicht. Man war im ganzen Lande freudig überrascht über die Fortschritte, die das Projekt sozusagen in aller Stille gemacht hatte und mit gespannten Hoffnungen sah man den Vorlagen entgegen, welche die Regierung dem kommenden Landtage in der Eisenbahnfrage machen würde.

Doch schon die Thronrede, mit welcher der Landtag am 12. März 1837 eröffnet wurde, ließ erkennen, daß die Regierung eher zurückhaltender geworden war, denn unter den einzelnen aufgezählten Gesetzesvorlagen fehlte eine solche über die Eisenbahn, und der Monarch beschränkte sich auf die Mitteilung der schon bekannten Maßnahmen vom vorigen Jahre und versicherte, daß er diesem Gegenstande ferner alle Aufmerksamkeit widmen werde. Das waren keine tröstlichen Aussichten, denn schon manches tüchtige Projekt, das sich die Regierung studienhalber zurückgelegt hatte, war trotz gespanntester Aufmerksamkeit eingeschlafen und nicht mehr erwacht, und wenn auch das Eisenbahnprojekt im jetzigen Stadium dieses Schicksal nicht mehr zu befürchten hatte, so war doch nicht abzusehen, wann der entscheidende Schritt erfolgen

[1]) Bericht des Comités etc., Seite 80.

sollte. Was soll denn das Zögern bedeuten, wenn doch die Vorarbeiten fast fertig sind und der Bau jederzeit beginnen kann, warum wird nicht eine Probestrecke in Angriff genommen? — Etwa weil die Regierung die Sache nicht übernehmen will, oder am Ende gar nach einer Gelegenheit ausschaut, das ganze Projekt überhaupt ganz aus der Welt zu schaffen? — Das waren die Fragen, die allenthalben umso lebhafter erörtert wurden, als die Regierung während der nächsten Wochen der Landtagssession kein Wort über den Stand der Sache verlauten ließ. Am 9. Juni richtete Rau in der Ersten Kammer die Anfrage an den Minister Winter, ob hinsichtlich des Eisenbahnprojektes noch eine Vorlage an den gegenwärtigen Landtag zu erwarten sei[1]) und einige Tage darauf folgte der Abgeordnete Duttlinger in der Zweiten Kammer diesem Beispiel.[2]) Der Abgeordnete v. Rotteck ging noch weiter und beantragte, durch Kammerbeschluß die Regierung zur alsbaldigen Nachholung des Versäumten aufzufordern. Der Minister war jedoch nicht aus seiner Zurückhaltung herauszubringen, er antwortete ausweichend und ohne sachliche Begründung seines Standpunktes. Er erklärte, daß die Angelegenheit noch in den verschiedenen Ministerien der eingehenden Bearbeitung harre und stellte es wenigstens in der Ersten Kammer als nicht ausgeschlossen hin, daß die Frage noch in dieser Session zur Entscheidung komme. Vor der Zweiten Kammer stimmte er aber die Hoffnungen noch mehr herab: Die Ministerien seien mit vielen dringenden Arbeiten überhäuft; übereilen dürfe man die Sache auch nicht und mit der Systemfrage sei noch lange nicht alles entschieden, denn wenn man auch ein Verwaltungssystem ergriffen habe, so böten die Einzelheiten der Ausführung noch Stoff genug für längere sorgfältige Überlegungen. Sollte es möglich sein, den Kammern noch einen Entwurf vorzulegen, so werde es geschehen, wenn nicht, so bleibe es eben beim alten, man werde die Sache möglichst beschleunigen, aber vorläufig heiße es abwarten. Daß durch diese Antwort niemand befriedigt sein konnte, ist klar. Schon einige Tage später wiederholte Rau im Verein mit einem andern Mitglied der Ersten Kammer seine Anfrage und drückte seine Verwunderung darüber aus, daß man nicht wenigstens die Teile des Projektes, die einer weitern technischen Untersuchung nicht bedürfen, der Entscheidung entgegenführe. So wäre es für die Geldbeschaffung von großem Vorteil, wenn über die Frage, ob Staats- oder Privatbahn, möglichst bald Klarheit herrsche. Darauf gab der Finanzminister von Böckh die lakonische Antwort: Die hohe Kammer darf überzeugt sein, daß die Regierung tun wird, was notwendig und zweckmäßig ist.[3]) — Die Landtagsperiode näherte sich ihrem Abschluß und die Hoffnung der Kammern, noch vorher ein Eisenbahngesetz unter Dach und Fach zu bringen, fiel ins Wasser. In einer der letzten Sitzungen der Zweiten Kammer ergriffen daher Welcker und Rotteck das Wort, um der Regierung ihre Enttäuschung und ihren Unwillen über die ungebührliche Verschleppung der

---

[1]) Verhandlungen der Ständeversammlung 1837. Erste Kammer, Protokollheft 2, Seite 5.

[2]) Verhandlungen der Ständeversammlung 1837. Zweite Kammer, Protokollheft 4, Seite 292.

[3]) Verhandlungen der Ständeversammlung 1837. Erste Kammer, Protokollheft 2, Seite 21.

Sache zum Ausdruck zu bringen.[1]) Fünf Monate habe man getagt, und jetzt müsse man nach Hause zurück, ohne auch nur eine Ahnung zu haben von der Stellung der Regierung zur wichtigsten und aktuellsten aller wirtschaftlichen Fragen. Die Haltung der Regierung sei unverständlich und bedauerlich angesichts der Anstrengungen, die gerade jetzt in Bayern und im Elsaß in Eisenbahnangelegenheiten gemacht würden. Ein gewisses Mißtrauen gegen den guten Willen der Regierung beginne im Volke Platz zu greifen, es gewinne den Anschein, als ob man an maßgebender Stelle die Eisenbahn als eine sehr zweifelhafte Errungenschaft, ja gewissermaßen als ein aufgezwungenes Übel betrachte, dessen Fortschritte möglichst hintan zu halten seien. Dieselben Machthaber, welche die Freiheit der Presse und der Rede bedrohen, seien auch Feinde des freien Verkehrs und man würde in der Furcht vor dem Fortschritt am ehesten eine Erklärung für das sonst nicht zu motivierende Zaudern der Regierung finden. — Wie man sieht, war man in jenen Tagen der politischen Gährung gleich bei der Hand mit Verdächtigungen der unwahrscheinlichsten Art. Was man sich nicht gleich mundgerecht machen konnte, das war verkappte Reaktion. Wurde ein Wunsch nicht ohne Zögern erfüllt, so rief man um Hilfe für die bedrohten Freiheitsrechte, und jeder Absicht und Äußerung der Regierung, sei sie noch so gutmeinend, unterschob man die schwärzesten Hintergedanken. Die Regierungsvertreter brachten in ihren Erwiderungen nichts neues vor. Sie appellierten an den Dank des Landes dafür, daß man es vor schweren Schädigungen bewahrt habe, indem man durch Zuwarten Wasser in die Flamme einer wilden Spekulation gegossen habe. Man wolle den Fortgang der Sache in den Nachbarstaaten abwarten und alles vermeiden, was man bei etwaigem Fehlschlage der Regierung zur Last legen könne. »Wir fühlen« — so schließt Minister Winter — »das dringende Bedürfnis noch nicht. Wenn wir aber, wir, die wir glauben, mit offenen Augen zu sehen und die Hand am Puls der Zeit haben, die Herstellung einer Eisenbahn für rätlich halten, so werden wir uns auch veranlaßt finden, die Ständeversammlung außerordentlicherweise einzuberufen. Vorderhand haben wir Ihnen aber nichts Weiteres mitzuteilen.«

Einen ähnlichen Verlauf nahm eine kurze Eisenbahndebatte in der Ersten Kammer kurz vor Schluß der Tagung.[2]) Man erklärte sich mit der Haltung der Regierung, insbesondere mit den unbestimmten Äußerungen der Minister nicht befriedigt und empfahl in letzter Stunde möglichste Rücksicht auf die wiederholt ausgedrückten Wünsche der Stände. Die Minister blieben bei ihrem Programm stehen. Unter Umständen ein außerordentlicher Landtag, das war alles, was man vorerst in Aussicht stellen konnte. Am 1. August 1837 wurde die Ständeversammlung geschlossen mit einer Rede des Großherzogs, welcher die Tätigkeit der Regierung und der Stände in der abgelaufenen Sitzungsperiode kurz zusammenfaßt. In der Eisenbahnfrage vertrat der Monarch durchaus den Standpunkt seiner Minister und äußerte sich darüber folgendermaßen:

---

[1]) Verhandlungen der Ständeversammlung 1837. Zweite Kammer Protokollheft 8. Seite 194 ff.

[2]) Verhandlungen der Ständeversammlung 1837. Erste Kammer, Protokollheft 2, Seite 218/219.

Über die Eisenbahnen ließ Ich Ihnen keine Vorlage machen, weil Ich diesen Gegenstand mit besonderer Umsicht behandeln zu müssen glaubte, um das Großherzogtum, was mir gelungen ist, vor unheilbringenden Spekulationen zu bewahren. Gleichwohl sind die nötigen Vorarbeiten gefertigt, so daß, wenn sich ein dringendes Bedürfnis der Ausführung zeigt, dieselbe von einem außerordentlichen Landtag beraten werden kann.[1])

Während des ganzen Spätjahres 1837 war das Eisenbahnprojekt der Öffentlichkeit entrückt. Nur vereinzelt fanden Nachrichten, die von guten Fortschritten wissen wollten, ihren Weg aus den Bureaus der Ministerien in die Presse. Ende Dezember hieß es, das Staatsministerium habe sich nach verschiedenen Sitzungen für den Bau der Mannheim-Baseler Eisenbahn entschieden und am 22. Dezember 1837 erfolgte durch Großherzogliches Reskript die Einberufung der Ständeversammlung auf den 10. Februar 1838 zu einer außerordentlichen Tagung, um die nötig scheinenden Gesetzentwürfe über die Anlegung einer Eisenbahn durch das Großherzogtum von der Großherzoglich Hessischen bis zur Schweizer Grenze bei Basel zur Beratung und Zustimmung vorlegen zu lassen.[2])

Was die Regierung bestimmt hat, ihre Entscheidung über ein Jahr zu verzögern und was schließlich die unmittelbare Veranlassung zur Tat wurde, ist nicht mit Sicherheit festzustellen, aber unschwer zu vermuten. Zunächst wird die Frage, ob Staatsbahn oder Privatbahn zu manchen Kontroversen innerhalb der Staatsregierung Anlaß gegeben haben. Noch wenige Tage vor Erlaß des Einberufungsreskripts hätte im Staatsministerium über diese Frage geteilte Meinung geherrscht, wie der eben erwähnte anscheinend von kompetenter Feder herkommende Artikel der Allgemeinen Zeitung wissen will, und es hätte nicht viel gefehlt, so wäre das Projekt einer Privatbahn siegreich geblieben. Es läßt sich denken, daß der Nebeniussche Antrag noch mancher energischen Unterstütung seitens seines Urhebers bedurfte, um innerhalb der maßgebenden Stellen überall Anklang zu finden.

Von größerem Einfluß auf die badische Eisenbahnpolitik war jedoch diejenige der Nachbarstaaten. Alle Regierungsäußerungen der letzten Jahre sind darin einig, daß Baden Schritt halten solle mit seinen Nachbarn und keinen Grund habe, es ihnen zuvorzutun. Jede Isolierung sei gefährlich, man müsse darauf bedacht sein, möglichst bald gute Anschlüsse zu gewinnen und die Erfahrungen auszunützen, die andere am eigenen Leibe machten. Gelte es aber einer unerwünschten Konkurrenz zuvor zu kommen, dann dürfe nicht gezögert werden. Für eine solche Politik war auf einmal die Stunde des Handelns gekommen. Im Elsaß war unterdessen das schon lange betriebene Eisenbahnprojekt Basel-Straßburg der Ausführung näher gerückt, indem zwischen der französischen Regierung und einer Unternehmergesellschaft eine Konzession vereinbart wurde, der nur noch die Zustimmung der französischen Kammern fehlte, an der aber nach Lage der Umstände nicht zu zweifeln war.[3])

[1]) Allgemeine Zeitung 1837, Beilage Nr. 216.

[2]) Vergleiche Allgemeine Zeitung 1837, Beilage Nr. 311, Nr. 360, Nr. 361.

[3]) Die Konzession wurde durch Gesetz vom 6. März 1838 bestätigt. Vergleiche Bürger: Deutschlands Eisenbahnen im Jahre 1846, Karlsruhe 1846.

Die Bahn sollte innerhalb sechs Jahren erstellt sein und sei innerhalb fünf Jahren bis zur Lauter fortzusetzen, wenn eine Eisenbahn von da durch die bayerische Rheinpfalz bis nach Ludwigshafen gebaut werde. Gerade diese Konzessionsbestimmung konnte für Baden verhängnisvoll werden, da von seiten der bayerischen Regierung für den Bau der pfälzischen Rheintalbahn zur selben Zeit die größten Anstrengungen gemacht wurden. Außerdem hatte diese Bahn Aussicht, in Hessen eine Fortsetzung zu erhalten. Dort erstrebte eine Aktiengesellschaft, welche eine Eisenbahn von Frankfurt nach Mainz baute, die Weiterleitung dieser Linie nach Süden mit Anschluß an eine Eisenbahn des Oberrheins. Man bevorzugte zwar von vorneherein die rechte Rheinseite, schon um das Ausland zu umgehen, aber man ließ andererseits Baden auch gar nicht darüber im Unklaren, daß man den Anschluß an die linksrheinische Bahn vorziehe, wenn man damit schneller zum Ziele käme. Diese Kombination scheint den Ausschlag gegeben zu haben. Die badische Regierung beeilte sich, mit Hessen und der Stadt Frankfurt in Verhandlungen zu treten und sich auf dem Wege des Staatsvertags die Weiterführung der eigenen Bahn nach Norden zu sichern. Erst nachdem diese Verhandlungen ein günstiges Resultat versprachen, konnte in Baden die Eisenbahngesetzgebung mit Erfolg eingeleitet werden.[1])

---

[1]) Vergleiche W. H. Lotz: Die Behandlung des Eisenbahnbauwesens im Großherzogtum Baden. Tübinger Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft, Jahrgang 1844, 1. Heft. Ferner Leonhard Müller: Badische Landtagsgeschichte, Band 4, Seite 46 ff.

## IV. Abschnitt.

### Die Eisenbahngesetzung des Jahres 1838.

#### § 16.
#### Der Zusammentritt und die Aufgabe des außerordentlichen Landtags.

Am 12. Februar 1838 eröffnete der Minister des Innern, **Winter**, im Namen und im Auftrag des Großherzogs den auf 10. Februar einberufenen Landtag. Sowohl im Einberufungsreskript des Großherzogs, als auch in dem Eröffnungsauftrag an den Minister war der Charakter der Ständeversammlung als eine außerordentliche Tagung ausdrücklich hervorgehoben und die Anlegung einer Eisenbahn durch das Großherzogtum von Mannheim nach der Schweizergrenze als einziges Geschäft bezeichnet worden. Alle andern etwa vorgebrachten Gegenstände seien auf die nächste ordentliche Session zu verschieben. Diese Auffassung fand viel Widerspruch zunächst in der Zweiten Kammer, als die Regierung die Konsequenzen ziehen wollte, und die unbedingte Ablehnung aller nicht die Eisenbahnfrage berührenden Petitionen verlangte. Die Verfassung mache keinen Unterschied zwischen außerordentlichen und ordentlichen Ständeversammlungen. Diese wie jene haben völlig gleiche Rechte und eine verfassungswidrige Rechtsbeschränkung des gegenwärtig versammelten Landtags wäre es, wollte man seine Wirksamkeit auf ganz bestimmte Gebiete begrenzen.[1]) Die Regierung konnte die Bildung einer Petitionskommission im Schoße der Kammer und die Überweisung der verschiedenartigsten Bittschriften an dieselbe nicht verhindern, quittierte aber dafür mit der kategorischen Erklärung, man werde keinerlei Notiz von irgend welchen nicht zur Sache gehörigen Beschlüssen der Kammern nehmen, und mit der versteckten Drohung, man werde eher den außerordentlichen Landtag unverrichteter Dinge entlassen, als sich seinen Kompetenzansprüchen mehr als billig unterwerfen. Die Oppostition kam dann der Regierung auf halbem Wege entgegen, indem sie die Streitfrage im Prinzip zwar unentschieden ließ, es aber als moralische Pflicht der Stände anerkannte, möglichst der Aufgabe gerecht

---

[1]) Die gleiche Auffassung vertritt Wielandt, das Staatsrecht des Großherzogtums Baden, Seite 57.

zu werden, um deretwillen man zusammengekommen war, und alles zu vermeiden, was die mit so großer Sehnsucht erwartete Lösung der Eisenbahnfrage gefährden könnte.[1]) Noch am Eröffnungstage wählte die Zweite Kammer ihren Präsidenten, bestellte ihr Bureau und verteilte gemäß Geschäftsordnung ihre Mitglieder durch das Los in fünf Abteilungen, so daß die Vorlagen der Regierung unverweilt entgegengenommen werden konnten. Die Zusammensetzung der Zweiten Kammer hatte sich seit der im Halbjahr zuvor stattgefundenen Sessionsschließung nicht verändert. Das Haus wurde sozusagen beherrscht von einer ziemlich starken liberalen Opposition, die mit Rotteck, Welcker und Itzstein an der Spitze schon anfing, ins radikale, der Regierung geradezu feindselige Fahrwasser zu steuern. Durch ihre straffe Geschlossenheit und die parlamentarische Überlegenheit ihrer Führer, lockerte sie mehr und mehr die Regierungspartei, die an Zahl zwar überlegen, aber ohne eigentliche Parteihäupter in verschiedene Richtungen gespalten war. Zurzeit war das Vertrauen zwischen Kammer und Regierung noch nicht völlig zerstört, und dank den Bemühungen des damaligen Leiters der badischen Politik, des Staatsministers Winter, war noch immer eine Verständigung mit der Opposition erzielt worden. In wirtschaftlichen Fragen und besonders in der vorliegenden Eisenbahnfrage, war von einer Gegnerschaft um jeden Preis keine Rede, und gerade die liberalen Vorkämpfer waren sofort für den Standpunkt der Regierung im Interesse der Allgemeinheit zu gewinnen.

Die Vertretung der Eisenbahnvorlagen war in den Händen Winters, des Finanzministers von Boeckh, des Ministers des Auswärtigen von Blittersdorf und des Staatsrats Nebenius, welch letzterer außerdem zum Mitglied der Ersten Kammer ernannt worden war, so daß er zugleich als Abgeordneter und als Regierungskommissär seinen maßgebenden Einfluß einsetzen konnte. Mehr zur Auskunfterteilung in rein technischen Angelegenheiten wurden die drei Techniker des Beamtenkomitees von 1836 als Regierungskommissäre zugezogen.

## § 17. Die Vorlagen der Regierung im allgemeinen. — Petitionen.

Die Materie, mit welcher sich der soeben eröffnete außerordentliche Landtag beschäftigen sollte, zerfiel in drei voneinander unabhängige Vorlagen, nämlich:

---

[1]) Kaum war so eine notdürftige Verständigung hergestellt, sollte man Gelegenheit haben, ihre Dauerhaftigkeit zu erproben. Fast eine ganze Sitzung hindurch erging man sich in beweglichen Protesten gegen die soeben erfolgte Aufhebung der hannoverschen Verfassung und die damit verbundene Maßregelung der bekannten sieben Göttinger Professoren. Man appellierte an das öffentliche Gewissen und an die Gerechtigkeit von ganz Deutschland, das gewissermaßen von den dicht gefüllten Gallerien herabschaue. Man verlangte »Recht und nur Recht, Recht für ganz Deutschland und Recht auch für Hannover«. Auch der heftig entbrannte Kampf zwischen dem Erzbischof von Köln und der preußischen Regierung schien zu endlosen Debatten Stoff geben zu wollen, man forderte Preßfreiheit für Preußen, beklagte Zensur und Demagogenverfolgung und hätte noch manche Sitzung mit der Beschützung des bedrängten Deutschlands zugebracht, wenn die Regierungsbank nicht ein energisches Halt geboten hatte. — Verhandlungen der Ständeversammlung 1838. Zweite Kammer, Seite 105/139.

a. Gesetzentwurf betreffend Erbauung einer **Eisenbahn** von **Mannheim** bis zur **Schweizergrenze** bei Basel auf **Staatskosten;**

b. Gesetzentwurf betreffend Geldbeschaffung für diesen Bahnbau und

c. **Staatsvertrag** zwischen den Regierungen von Baden, Hessen-Darmstadt und der freien Stadt Frankfurt betreffend Bildung einer Aktiengesellschaft zur Erbauung einer **Eisenbahn** von **Frankfurt über Darmstadt nach Mannheim.**

Die beiden Gesetzentwürfe haben ihren Ursprung in den bereits besprochenen Maßnahmen der Regierung vom Jahr 1836, sie stellen sich dar als das Schlußresultat der in den beiden bekannten Publikationen des Eisenbahnkomitees niedergelegten Vorarbeiten. Über die Entstehung des Staatsvertrags betreffend die Bahnverbindung Frankfurt-Mannheim müssen wir noch in Kürze einiges nachholen:[1])

Bekanntlich hatte die Regierung in den Jahren 1833 bis 1836 alle Zumutungen wegen sofortiger Initiative im Eisenbahnwesen von sich gewiesen in der Überzeugung, daß ein isoliertes badisches Eisenbahnnetz eine Totgeburt bleiben müsse, und daß nur in der Eingliederung in ein großes, ganz Deutschland umfassendes Verkehrsgebiet die Garantie für rasche und erfolgreiche Entwicklung zu suchen sei. Mindestens müsse aber eine Fortsetzung der Bahn nach Norden gesichert sein, ehe man von einem wahren Bedürfnis für eine badische Eisenbahn reden könne. Inzwischen faßte die Eisenbahn in Deutschland allenthalben festen Fuß und auch im nördlichen Nachbarland, im Großherzogtum Hessen-Darmstadt gewannen Eisenbahnprojekte festere Gestalt. Am 31. Januar 1836 konstituierte sich in Darmstadt eine Gesellschaft für Anlage von Eisenbahnen in der Provinz Starkenburg, die in Kürze eine Million Gulden Aktienkapital zusammenbrachte und nach Ablehnung eines Gesuches um Verleihung der allgemeinen ausschließlichen Konzession für den Bau aller hessischen Linien, mit dem Projekt einer Eisenbahn zwischen der badischen Grenze und dem Main über Darmstadt an die hessische Regierung herantrat. Alsbald bildete sich aber auch in Mainz eine Gesellschaft für die Bahn Frankfurt-Mainz auf dem linken Mainufer und erhielt trotz Einspruches der Darmstädter Gesellschaft die Konzession für diese Strecke. Dem Ausschuß der Darmstädter Gesellschaft wurde anheimgestellt, eine Fortsetzung dieser Linie von irgend einem schicklichen Punkt aus nach Mannheim zu bauen. Die wiederholt nachgesuchte ausschließliche Konzession könne nicht erteilt werden, »da in dem Bestehen mehrerer Eisenbahnen unter verschiedenen Direktionen neben einander eine Nacheiferung in der Zweckmäßigkeit und Gemächlichkeit der Einrichtung und von der Konkurrenz eine Wirkung auf die Tarife für Personen- und Warentransport zu erwarten sei, die nur zum Vorteil des Publikums gereichen könne.« Am 10. März 1837 erklärte sich die Darmstädter Gesellschaft mit den Bedingungen der Regierung einverstanden und diese trat mit den Regierungen von Baden und Frankfurt in Verhandlungen, um Grundlagen für die zu erteilende Konzession zu gewinnen. Das Resultat war der Staatsvertrag vom

[1]) Wir geben die Vorgeschichte des Staatsvertrags nur der Vollständigkeit halber wieder. Der Gegenstand ist eingehend behandelt worden in dem verdienstlichen Werk von Scheyrer, »Geschichte der Main-Neckareisenbahn.« Seite 5 ff.

10. Januar 1838, der als ein integrierender Bestandteil der Eisenbahngesetzgebung der Genehmigung der Kammern unterstellt wurde. Auf seinen Inhalt werden wir noch in anderem Zusammenhang zurückkommen. —

Es war im Lauf der Zeit zur viel mißbrauchten Gewohnheit geworden, daß einzelne Einwohner oder ganze Bevölkerungsgruppen, Vereine und Gemeinden den Landtagen nicht nur ganz bestimmte Anliegen unterbreiteten, sondern auch in wichtigen allgemeinen Angelegenheiten ihre Meinung abgaben. So hatten z. B. Dutzende von Petitionen für und gegen die Zollvereinsvorlage Stellung genommen und den Landtag eindringlichst ermahnt, ihrer Auffassung beizutreten, und es war anläßlich der Lösung der gegenwärtigen großen Frage ein ähnlicher Petitionssturm zu erwarten. Aber merkwürdigerweise hielt man man sich zurück. Nur eine Stimme erhob sich gegen das Projekt. Ein Freiherr von Haynau hielt es für seine Pflicht, in eindringlicher Vorstellung an beide Kammern noch in letzter Stunde seinen Warnungsruf gegen die verderbenbringende Neuerung zu erheben. Die Eisenbahn gehöre nach Sibirien oder in die weiten Prairien von Amerika, aber nicht in ein dicht bevölkertes Land, wo sie die Straßen veröde, die Gastwirte schädige, eine sehr schädliche Wohlfeilheit der Landeserzeugnisse hervorbringe und durch den giftigen Steinkohlendampf die Blüte des Weinstockes vernichte. Wenn man mit den bisherigen Verkehrsmitteln nicht zufrieden sei, so möge man Straßen aus Asphalt bauen, einem Material, das am Kaiserstuhl in mächtigen Lagern zu finden sei.[1])

Aber der getreue Eckart kam zu spät. Mit Achselzucken ging die Zweite Kammer über seine Petitionen zur Tagesordnung und in der Ersten Kammer bereitete man ihnen nach eingehender Debatte jedenfalls mit Rücksicht auf die gute Meinung ein Begräbnis erster Klasse.

Einen anderen Geist atmete eine Petition aus der Bodenseegegend. Dort fühlte man sich zurückgesetzt gegen die schon von Natur aus begünstigte Rheinebene und man verlangte Fortsetzung der Bahn durch das obere Rheintal oder Schiffbarmachung des Oberrheins oder sogar den Bau einer Schwarzwaldbahn, um das südöstliche Baden an die große Verkehrsstraße anzuschließen. Daß keines der vorgeschlagenen Projekte im Augenblick ernsthaft in Angriff genommen werden konnte, dessen war man sich klar, aber man war zufrieden, das Bedürfnis vorerst nur anerkannt zu sehen.

Drei andere Petitionen der Stadt Offenburg, der Gemeinden des Amtsbezirkes Oberkirch und von den Gemeinden des Hanauerlandes forderten die Verbindung von Kehl bzw. Straßburg mit der Hauptbahn und zwar durch eine Seitenbahn, die bei Offenburg oder Appenweier einmünden sollte. Diese Petitionen wurden, weil mit der Regierungsvorlage im engsten Zusammenhang stehend, als Material der aus den Abteilungen hervor-

[1]) Der Verfasser der Petition verwechselte offenbar Wasserdampf mit Kohlenrauch und glaubte, letzterer liefere die motorische Kraft. Auch in seiner Denkschrift für den Bau von Asphaltstraßen unterlief ihm ein böser Schnitzer. Das billige Material am Kaiserstuhl ist nämlich Basalt und bei der Ähnlichkeit des Wortklangs wurde sofort Asphalt daraus. (Verhandlungen der Ständeversammlung. Erste Kammer, Protokollheft Seite 17.) So ließe sich vielleicht noch manche Feindschaft gegen die Eisenbahn auf Unkenntnis des Wesens derselben zurückführen, es hätte wohl mancher Freund des Bestehenden geschwiegen, wenn er vom Neuen mehr verstanden hätte.

gegangenen und durch sechs Mitglieder des Plenums verstärkten Eisenbahnkommission überwiesen und sollten keinen geringen Einfluß auf die endliche Gestaltung der Hauptvorlage ausüben. Alle andren, die Eisenbahnfrage nicht berührenden Petitionen, wurden der Petitionskommission überwiesen und gegen Ende der Tagung in Bausch und Bogen erledigt.

## § 18. Der Hauptgesetzentwurf und seine Begründung.

In der zweiten Sitzung der Zweiten Kammer vom 13. Februar 1838 legte der Staatsminister Winter den ersten der beiden Gesetzentwürfe mit eingehender Begründung vor. Der Regierungsentwurf dieses die badische Eisenbahnpolitik in ihrer ganzen Entwicklung beherrschenden Gesetzes lautet:

Art. 1.

Von Mannheim bis zur Schweizergrenze bei Basel wird eine Eisenbahn erbaut.

Der Bau wird auf Staatskosten begonnen und fortgesetzt, so lange nicht mit Zustimmung der Stände eine abändernde Anordnung getroffen wird.

Art. 2.

Für alles in die Zugslinie der Eisenbahn fallende Eigentum tritt die Verbindlichkeit zur Abtretung kraft dieses Gesetzes ein, sobald die Zugslinie durch das Staatsministerium genau bestimmt und durch das Regierungsblatt verkündet ist.

Für diese Abtretungen zessiert demnach das im zweiten Titel des Gesetzes vom 28. August 1835 beschriebene Verfahren und genügt es, daß statt dessen eine nach § 11 zusammengesetzte Kommission die in die Zugslinie fallenden Güter — soweit sie nicht durch gütliches Übereinkommen erworben werden können — nach ihren Eigentümern, ihrer Lage und ihrem Maße einzeln verzeichnet und nach § 22 durch das Kreisanzeigeblatt bekannt machen läßt, um darauf das Verfahren über die Entschädigung einzuleiten.

Gegeben etc. etc.[1]

Die Fortschritte, die das Eisenbahnwesen besonders im Ausland machte — so begann Winter seine Ausführungen[2] — mußten allgemein überzeugen, daß man es hier mit einer wirklich lebensfähigen Einrichtung zu tun habe, und die badische Regierung verfolgte ununterbrochen die Ereignisse, glaubte aber, solange eine badische Eisenbahn als ein isoliertes Unternehmen erschien, keine Anordnungen treffen zu sollen, welche mit besonderen Kosten verknüpft gewesen oder irgend eine Verbindlichkeit für die Zukunft begründet hätten. Erst als in den Nachbarstaaten die verschiedenartigsten Eisenbahnprojekte über die Vorbereitungsstadien hinausgerückt waren, glaubte die Regierung einen Schritt

[1] Verhandlungen der Ständeversammlung 1838. Zweite Kammer, Protokollheft, Seite 18.

[2] Verhandlungen der Ständeversammlung 1838. Zweite Kammer, Protokollheft, Seite 19/38.

weiter gehen zu dürfen, und ließ durch ihre Kommission die schon seit Jahren schwebende badische Eisenbahnfrage nach allen Richtungen bearbeiten und begutachten. Sie wollte sich dadurch in die Lage versetzen, alsbald ein vollzugsreifes Projekt in der Hand zu haben, das jederzeit in die Wirklichkeit umgesetzt werden konnte, ohne sich jedoch der vollkommenen Freiheit der Beschlußfassung zu entäußern. Die definitive Entscheidung sollte aber erst fallen, wenn auch der alsbaldige Beginn des Bahnbaues notwendig werden sollte. Dieser Augenblick ist jetzt gekommen. Unternehmungen im Elsaß, in der Pfalz und in Hessen sind entstanden, welche den Zweck verfolgen, Norddeutschland mit der Schweiz durch einen Schienenweg zu verbinden, und Baden hat das denkbar stärkste Interesse daran, daß dieser auf dem rechten Rheinufer verläuft. Seine wirtschaftliche Entwickelung erhielte einen schweren Stoß, wenn man es durch unangebrachtes Zuwarten dahin kommen ließe, daß die soeben gebildete hessische Eisenbahngesellschaft einer pfälzischen die Hand reiche und mit der Bahn in unmittelbare Verbindung trete, welche von Lauterburg bis Basel projektiert ist. Daß eine linksrheinische Bahn die Erträgnisse einer badischen Bahn durch Wettbewerb in dem gleichen Verkehrsgebiet schmälern wird, ist unvermeidlich, aber der damit verbundene Ausfall an Kapitalzinsen ist als das kleinere Übel anzusehen, gegenüber der bei der geographischen Lage des Großherzogtums doppelt verhängnisvollen Unterbindung seiner Hauptverkehrsader, der Rheintalstraße. Dieser Erwägung wird auch derjenige nachgeben müssen, welcher das neue Verkehrsmittel nicht mit günstigen Augen betrachtet, jedermann wird einsehen, daß Baden keine Wahl mehr hat, ob es bauen will oder nicht, sondern daß es einfach bauen muß, sogar wenn es schwere Opfer kostet.

In der Überzeugung, daß das ganze Land von der unabweisbaren Notwendigkeit des Unternehmens durchdrungen sei· geht die Regierung ans Werk, nachdem es ihr gelungen ist, durch einen Vertrag die Interessen der hessischen Eisenbahnunternehmer an sich zu fesseln und das drohende Einverständnis mit den linsrheinischen Konkurrenten zu sprengen.

Beim Vollzug des Unternehmens stößt man zunächst auf die Frage, in wie weit die Gesetzgebung beteiligt ist und wie weit die Regierung mit ihrer Verwaltungsbefugnis reicht. Der Artikel 1 des vorgelegten Gesetzentwurfs enthält nach der Auffassung der Regierung alle die Momente, welche für gesetzgeberische Behandlung in Anspruch genommen werden können. Es genügt, wenn die Endpunkte der Bahn und damit die Bahnrichtung im allgemeinen durch Gesetz festgelegt wird.

»Es ist klar, daß alle Bestimmungen über die Richtung der Bahn zwischen den gegebenen Endpunkten, über die Art und Weise der Bauführung, über die Konstruktion der einzelnen Teile, über die Zeit zum Beginn und zur Vollendung der Arbeit, sowie über die Priorität im Bau der einzelnen Bahnstrecken lediglich der Regierung überlassen werden müssen. Diese Bestimmungen hängen sehr oft ab von einzelnen, manchmal erst während des Baues vollkommen klar hervortretenden Tatsachen, von den Terrainverhältnissen, von den Preisen der Dinge, von dem Stand und den Fortschritten der Technik, von augenblicklichen Konjunkturen, oft auch von einer ins kleinliche gehenden Abwägung einander widerstreitender Rücksichten, daß es einesteils rein unmöglich erscheint, hierüber zum voraus zu entscheiden, anderenteils aber auch um so überflüssiger dermalen

näher darauf einzugehen, als alle Maßnahmen oben bezeichneter Art in der Tat rein administrativer Natur sind«.[1])

Durch Gesetz zu entscheiden ist ferner die Systemfrage, die als Budget- oder Finanzfrage ohne Zweifel vor das Forum der Landstände gehört. Die Regierung schlägt vor, den Bahnbau jedenfalls auf Staatskosten zu beginnen, ohne aber damit eine bindende Entschließung für alle Zeiten treffen zu wollen. Es genügt, den Bahnbau auf Staatskosten einstweilen fortzuführen, bis Verhältnisse eintreten, welche den Übergang der Bahn in die Hände von Privatunternehmern rätlich erscheinen lassen. Auch ist es nicht ausgeschlossen, daß die Betriebsführung der privaten Tätigkeit überlassen wird, selbst wenn sich der Staat das Eigentum an der Bahn für alle Zeiten vorbehält. Die Begründung dieses Standpunktes stützt sich auf die Ausführungen des Staatsrats Nebenius in dem schon besprochenen Comitébericht vom Jahre 1836. Nicht aus Mißtrauen gegen das Privatbahnsystem überhaupt, dessen Leistungsfähigkeit im Ausland unbedingt anerkannt werden muß, kommt die Regierung zu ihrem Entschluß, sondern weil sie überzeugt ist, daß die Eisenbahnlinie, die das Rückrat des gesamten badischen Verkehrswesens bilden wird, von viel zu großer Wichtigkeit ist, als daß man sie aus der Hand geben dürfe, ohne die Interessen der Allgemeinheit auf das sorgfältigste erforscht und gewahrt zu haben. Es mangelt vorerst an der Summe von Beobachtungen und Erfahrungen, aus welchen heraus erst die Konzessionsbestimmungen geschaffen werden könnten, welche das Interesse der Allgemeinheit wirksam zu schützen imstande sind. Jetzt schon eine Konzession erteilen, hieße dem Staat vorzeitig die Hände fesseln und ihn dazu verurteilen, in allen Wendungen, welche die Angelegenheit noch nehmen könnte, den ohnmächtigen Zuschauer zu spielen. Und darum ist die Regierung entschlossen, trotz allen Einwendungen den Bau auf Staatskosten zu beginnen — »ein solcher Beschluß läßt für die Zukunft, soweit es irgend gewünscht werden kann, noch freie Hand, erleichtert der Regierung, wenn je das Konzessionierungssystem noch vorgezogen werden sollte, sich den nötigen Einfluß auf das Unternehmen zu bewahren, und bereichert mit weiteren Erfahrungen, um jedenfalls eine angemessenere Konzessionsurkunde zu entwerfen, als es jetzt möglich wäre.« [2])

Neben anderen Einwänden gegen den Staatsbau werden die geringen Ertragsaussichten angeführt. Aber gerade dieser Umstand spricht für den Vorschlag der Regierung. Es scheint der Letzteren gar nicht unwahrscheinlich, daß der finanzielle Erfolg des Unternehmens nicht sehr günstig sein wird. Aber sogar, wenn der größte Teil des Auslagekapitals unverzinst bleiben sollte, würde die Bahn dennoch gebaut werden. Sie wird überhaupt nicht erbaut, um des Reinertrages willen, sondern um ein Element des Fortschritts der badischen Volkswirtschaft dienstbar zu machen. Es handelt sich hier zu allererst um volks- und staatswirtschaftliche Interessen, zu deren Hüter man den Privatunternehmer nicht machen darf. Dem Privatunternehmer müßte man für das große Risiko unverhältnismäßige Vorteile zu-

---

[1]) Verhandlungen der Ständeversammlung 1838. Zweite Kammer, Protokollheft, Seite 30.

[2]) Verhandlungen der Ständeversammlung 1838. Zweite Kammer, Protokollheft, Seite 36.

gestehen oder man müßte seinen Schaden vergüten, besonders wenn derselbe badische Untertanen betrifft, oder man müßte zusehen, wie ein mit Schaden arbeitender Unternehmer die Eisenbahn in einer das Gesamtinteresse wenig berücksichtigender Weise betreibt.

Der zweite Artikel des Entwurfs spricht die Anwendbarkeit des Zwangsenteignungsgesetzes vom 28. August 1835 beim Grunderwerb für den Eisenbahnbau aus und stellt ein einfacheres Verfahren für den Vollzug von Expropriationen zugunsten der Eisenbahn auf.[1]) Das im II. Titel des Gesetzes

---

[1]) Das Zwangsenteignungsgesetz vom 28. August 1835 beruht auf §§ 13 und 14 der Verfassungsurkunde und dient zur nähern Formulierung des in § 14 ausgesprochenen Grundsatzes, daß jeder Eigentumsentziehung zu öffentlichen Zwecken die Entscheidung des Staatsministeriums und Entschädigung vorangehen müssen. Das Gesetz zerfällt in 6 Titel und zwar:

I. Titel (§§ 1—3). Allgemeine Bestimmungen: Die Entschädigung geht der Enteignung voraus. Enteignung ist nur im Interesse des öffentlichen Nutzens zulässig, sowohl zugunsten des Staates unmittelbar oder mittelbar zugunsten einer Staatsanstalt oder einer oder mehrerer Gemeinden. Über Abtretungspflicht entscheidet das Staatsministerium, über Entschädigung der Richter auf Grund vorgängiger Verhandlungen nach Maßgabe der Vorschriften dieses Gesetzes.

II. Titel (§§ 4—23). Verfahren und Entscheidung über die Verbindlichkeit zur Abtretung: Die Verwaltungsbehörde übergibt dem zuständigen Bezirksamt je einen Plan für die in einer Gemarkung gelegenen, zur Abtretung nötigen Grundstücke unter Angabe des Eigentümers, Besitzers oder Nutznießers und der etwa auf dem Gut haftenden Lasten oder Berechtigungen gemäß Grundbuch und unter Angebot eines Kaufpreises. Diese Vorlage geht weiter an den Bürgermeister des Orts der belegenen Sache, welcher sie durch Verkündigung in den Ortsblättern, durch Ausschellen und durch Auflegen auf dem Rathause zur öffentlichen Kenntnis im allgemeinen und durch schriftliche Einhändigung oder mündliche Eröffnung zur besonderen Kenntnis der im Ort wohnenden Beteiligten bringt. Frühestens acht Tage nach dieser Publikation findet auf Anordnung des zuständigen Amtsvorstandes die Tagfahrt einer Kommission statt, welche besteht aus dem Bezirksbeamten, einem oder mehrerer Ingenieure, Baumeister oder Werkmeister der bauleitenden Behörde und dem zuständigen Bürgermeister oder dessen Stellvertreter. Liegen die abzutretenden Güter in verschiedenen Ämtern desselben oder verschiedener Kreise, so erhält die Kommission einen von der Kreisregierung oder vom Ministerium des Innern ernannten Vorstand und verstärkt sich durch alle in betracht kommenden Bezirksbeamte und Bürgermeister. In beiden Fällen ist Beizug von andern Personen als Sachverständige zur Beratung oder zur Erteilung von Aufklärungen zulässig. Auf der Tagfahrt erforscht und prüft die Kommission alle einschlägigen Verhältnisse, nimmt Augenscheine vor, hört die Beteiligten und auch dritte Personen, untersucht etwa zutage tretende anderweitige Vorschläge und bemüht sich nach Möglichkeit, über Abtretung und Entschädigung auf gütlichem Wege ein Übereinkommen zustande zu bringen. Kommt eine solche Einigung nicht zustande, so gibt die Kommission ihr Gutachten ab, ob und welche Güter abgetreten werden sollen und legt die Akten der Kreisregierung vor, welche nach nötig fallenden weiteren Erhebungen und nach Beizug der technischen Staatsbehörden in kollegialischer Beratung einen Antrag formuliert und ihn dem Staatsministerium durch Vermittlung des Ministerium des Innern zur Entscheidung unterbreitet. Dieses für jedes Grundstück besonders zu fällende Erkenntnis ist im Kreisanzeigeblatt bekannt zu machen, es begründet die Abtretungspflicht endgiltig in erster und einziger Instanz. Insbesondere ist ein gerichtliches Verfahren über die Frage, ob ein öffentliches Interesse vorliege, und ob das Erkenntnis auf einem gesetzmäßigen Verfahren beruhe, ausdrücklich ausgeschlossen.

vorgeschriebene Verfahren, für jedes einzelne Grundstück die Abtretungspflicht zu statuieren, wäre zu mühsam und zu kostspielig. Durch die Bahntrasse sind alle benötigten Grundstücke schon im Voraus fest bestimmt. Dieselbe kann nicht aus Rücksicht auf einzelne Grundeigentümer abgeändert werden, und es kann nicht mehr von dem Erfolg der Beratungen mit den verschiedenen Ortsbehörden und Liegenschaftsbesitzern abhängig gemacht werden, ob nicht einzelne notwendige Grundstücke durch andere freihändig angebotene ersetzt werden sollen. Die Abtretungspflicht aller Grundstücke, welche nach den angefertigten Plänen in die Bahnrichtung fallen, kann schon im Voraus durch Gesetz bestimmt werden, analog den Vorschriften, welche für den Zwangserwerb zu größeren militärischen Anlagen gelten. Für die Regelung der Entschädigungsfrage sollen die Vorschriften des Enteignungsgesetzes (Titel III und folgende) unverändert zur Anwendung kommen.

Daß dieser Hauptgesetzentwurf glücklich ausgefallen sei, wird niemand behaupten können. Er verrät zu deutlich die Unklarheit, welche bei den höheren Staatsbehörden über die definitive Gestaltung des Projektes trotz der schon fast zwei Jahre betriebenen Studien und Vorarbeiten noch herrschte. Allgemein war die Vorlage eines in allen Hauptfragen völlig feststehenden Projektes erwartet worden. Aber der Entwurf kann mit dem besten Willen nicht für ein solches gehalten werden, er statuiert vielmehr nur die in Gesetzesform zu kleidende Verpflichtung der Regierung, ein solches Projekt erst in Angriff zu nehmen. Vor allem fehlt überhaupt die nähere Umschreibung des Gesetzgegenstandes.

Artikel 1, Absatz 1. — »Von Mannheim bis zur Schweizergrenze bei Basel wird eine Eisenbahn erbaut« — sagt einfach, daß das badische Rheintal, von einem gegebenen Ausgangspunkt aus der Länge nach, also von Norden nach Süden, von einer Eisenbahn durchzogen werden soll. Zwischen Mannheim und Offenburg aber waren zwei in ihrer Brauchbarkeit nicht viel von einander verschiedene und von einander völlig unabhängige Zugrichtungen denkbar und auch vielfach besprochen worden, nämlich einmal die heutige badische Hauptbahn über Heidelberg, Bruchsal, Karlsruhe, Rastatt, Bühl, Achern, Appenweier, und dann eine mehr westlich, etwa in der Richtung der heutigen Karlsruhe-Schwetzingen-Mannheimer Bahn und der Nebenbahn Kehl-Bühl verlaufende Rheintaleisenbahn, die von Kehl aus auf die Linie Offenburg-Freiburg einbiegen sollte. Der Gesetzentwurf hätte unter diesen beiden Linienführungen eine Auswahl treffen müssen. Die volkswirtschaftliche Bedeutung einer solchen Entscheidung für gewisse Landesgebiete ist zu groß, als

---

Ein besonderes Verfahren greift Platz bei Zwangsgrunderwerb für größere militärische Anlagen, die unter allgemeiner Bezeichnung des Orts und der Richtung durch großherzogliche Verordnung befohlen werden, und bei Abtretungsbegehren von Gemeinden für Erstellung von Bauplätzen zur Behauung, nach baupolizeilichen Vorschriften.

Über die Titel III—VI (§§ 24—93) können wir uns kurz fassen, sie regeln das Verfahren zur Festsetzung der Entschädigung, Urteil und Rekurs, die Auszahlung der Summe, die vorläufige Besitzeinweisung, den endgiltigen Eigentumsübergang und die Übernahme der Kosten auf die Staatskasse.

Dieses Gesetz, sowie dasjenige vom 29. März 1838 und vom 7. Mai 1858 über Zwangsabtretung für die auf Staatskosten zur Ausführung kommenden Eisenbahnen werden aufgehoben durch Gesetz vom 26. Juni 1899.

daß man sie lediglich dem administrativen Ermessen der Regierung anheimgeben dürfte. Der Minister geht hier zu weit, wenn er Linienführung und überhaupt alle die Ausführung des Unternehmens betreffenden Angelegenheiten der Gesetzgebung entziehen und der Verwaltungstätigkeit des Staates, in diesem Falle dem Gutfinden der bauleitenden technischen Behörde, überlassen will. Zwischen Einzelheiten, die erst während der Bauzeit in Erscheinung treten und zwischen Gegenständen von prinzipieller Bedeutung ist ein großer Unterschied. Diese Letzteren müssen zuerst aufgeklärt und entschieden sein, ehe man überhaupt ans Werk geht. Aus den gleichen Gründen hätte auch der südliche Endpunkt der Bahn und die Gestaltung der Linie in der Nähe desselben etwas präziser ausgedrückt werden müssen und vor allem hätten Bestimmungen über den Zeitpunkt des Beginnes und über die Dauer der Bauperiode nicht fehlen dürfen. Noch nirgends war eine Konzession erteilt worden, in der Anfang und Ende der Bauzeit nicht genau vorgeschrieben war und an Beispielen für die Bemessung des benötigten Zeitraumes fehlte es nicht. Wir verweisen dieserhalb nur auf die in der Köchlinschen Konzession (für den Bau der Straßburg-Baseler Bahn) enthaltenen diesbezüglichen Bedingungen.

Die Regierung hatte unter dem Einfluß der Nebeniusschen Tätigkeit das Staatsbahnprinzip adoptiert und der Minister Winter hatte den Bau auf Staatskosten zur Grundbedingung des Gelingens überhaupt gestempelt. War die Regierung vollkommen von der Zweckdienlichkeit des Staatsbaues überzeugt, und war es ihr wirklich daran gelegen, damit vor der Öffentlichkeit durchzudringen, so mußte der 2. Absatz des Hauptartikels viel bestimmer lauten und kurz und bündig die zu bauende Bahn als Staatsbahn deklarieren. Statt dessen zog man auch hier vor, sich möglichst unverbindlich auszudrücken, um sich alle Rückzugslinien zu sichern. Daß man mit diesen Verklausulierungen nur Verwirrung in die Reihen der Staatsbahnfreunde tragen mußte, war vorauszusehen.

Ein mehr äußerlicher Mangel des Entwurfs ist die Aufnahme des Artikel 2 in das Haupt- und Gründungsgesetz. Die in Artikel 2 geregelte Materie steht eigentlich wegen ihrer durchaus juristischen Natur nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Gegenstand der Vorlage, sie hätte daher zu einem selbständigen Gesetz ausgestaltet werden, oder aber als Nachtrag zu dem Enteignungsgesetz von 1835 behandelt werden müssen. So aber erscheinen die beiden Gegenstände künstlich mit einander verknüpft, die beiden Artikel sind gewissermaßen nur aneinander gehängt, und der ganze Gesetzentwurf erhält dadurch ein etwas unfertiges, nicht genügend durchgearbeitetes Gepräge.

## § 19. Kommissionsbericht Hoffmann über den Art. 1 des Hauptgesetzentwurfs.

Der Gesetzentwurf, sowie die das Eisenbahnprojekt behandelnden inzwischen eingelaufenen Petitionen wurden einer in den Abteilungen gewählten und durch sechs Mitglieder aus dem Plenum verstärkten Eisenbahnkommission überwiesen, welche unter freiwilliger Mitarbeit von seiten des ganzen Hauses ihre Arbeiten so energisch förderte, daß schon in der 5. öffentlichen Sitzung

vom 5. März dem Plenum die Resultate vorgelegt werden konnten. Die beiden in dem Entwurf vereinigten Materien wurden auch äußerlich getrennt und zu zwei unabhängig voneinander gehaltenen Kommissionsberichten verarbeitet.[1])

Die Berichterstattung über den Hauptartikel lag in den Händen des Abgeordneten Hoffmann. Um die folgenschwere Entscheidung vor dem Lande und vor der Kammer gebührend zu rechtfertigen, will der Bericht in die Sache nach allen Richtungen eingehen und möglichst »die Gesetze erforschen, nach welchen die großen Veränderungen erfolgen werden, welche die Eisenbahn mit sich bringen wird.« Es benötigt zuerst, die Wirkungen der Eisenbahnen im allgemeinen darzulegen und daraus die Anwendungen auf das zur Diskussion stehende Projekt zu machen. Zunächst erhebt sich die Frage: Welches sind die Vorzüge der Dampfwagen auf Eisenbahnen vor den übrigen Transportmitteln, und welche Vorteile hat die menschliche Gesellschaft aus diesen Vorzügen zu erwarten? — Seit etwa 5—7 Jahren war diese Frage in allen möglichen Variationen gestellt und erörtert worden, immer neue Kriterien tauchten auf, in welchen man das innerste Wesen des neuerfundenen Verkehrsmittels erfaßt haben wollte, und die Erfahrungen der Praxis hatten das ihrige dazu beigetragen, das Bild zu vervollständigen. Der Berichterstatter begab sich mit seinen allgemeinen Ausführungen auf kein fremdes Gebiet, es galt nicht neue Untersuchungen vorzunehmen, sondern nur die Resultate zusammenzustellen, wie sie von seinen Vorgängern zutage gefördert und durch die Ergebnisse der Praxis in ihrer Richtigkeit bestätigt worden waren. Im allgemeinen muß man sagen, der Berichterstatter hat seine Aufgabe in dieser Beziehung richtig und vollständig gelöst und wir erhalten ein getreues Bild von den Vorstellungen, welche man sich vor 70 Jahren von der Eisenbahn und ihren Wirkungen machte. Die Meinung, eine Eisenbahn könnte nur auf kurze Strecken einer gewissen festumschriebenen Aufgabe gerecht werden, war schon lange ein überwundener Standpunkt geworden. Auf die Bergwerks-, Industrie- und Lokalbahnen waren die großen länderverbindenden Bahnnetze gefolgt, nachdem man erkannt hatte, daß die Hauptvorteile aus der Schnelligkeit, Sicherheit und Wohlfeilheit des Transports mit den Entfernungen, die zu überwinden sind, größer werden.

Die brauchbarste Bahn ist diejenige, welche die horizontalste und geradeste Trasse hat. Krümmungen mit einem Radius von unter 1500′ erschweren den Betrieb zu sehr, als daß noch von einem Vorteil die Rede sein könnte, Gefälle oder Steigungen dürfen höchstens 1 % der Länge betragen, größere Höhenunterschiede sind mit Pferden oder mit feststehenden Dampfmaschinen zu überwinden. Das Hauptgeschäft der Eisenbahn wird der Personentransport sein, der Güterverkehr wird nur in beschränktem Maße die Eisenbahn benützen und, wo es die Umstände ermöglichen, den Wasserweg vorziehen. Die Eisenbahn ist gewissermaßen als erweiterte Postanstalt zu betrachten, mit schnelleren und wohlfeileren Transportleistungen.

Die Rückwirkung des neuen Verkehrsmittels auf die Förderung der gesamten Kulturinteressen wird eine allseitige und durchgreifende sein. Es ist mangels genügender Erfahrungen noch gar nicht abzusehen, welchen Aufschwung

[1]) Verhandlungen der Ständeversammlung 1838. Zweite Kammer, Beilage Nr. 1 und 2 zum Protokolle der 5. öffentlichen Sitzung vom 5. März 1838.

die materiellen und geistigen Zustände des Einzelnen, wie des ganzen Volkes erfahren werden. Erleichterung und Befreiung des Verkehrs bedeutet Entfesselung der schlummernden wirtschaftlichen und staatlichen Kräfte, die sich äußern wird in der Vermehrung der Güterproduktion und der Konsumtionskraft, in Ausdehnung und Vertiefung der Handelsverbindungen, Stärkung der politischen Machtmittel, deren leichteren Heranziehung und Ausnützung durch die Staatsgewalt und schließlich in allgemeiner Hebung des Bildungsniveaus und Erhöhung und Verbesserung der Lebenshaltung aller Bevölkerungsklassen. Die Einzelheiten über Art und Umfang dieser Rückwirkung des Eisenbahnwesens brauchen hier nicht wiederholt zu werden, sie sind im wesentlichen dem Nebenius'schen Comitébericht entnommen, welchen der Berichterstatter ausdrücklich als seine unmittelbare Quelle bezeichnet. Ebenso verhält es sich mit der Darstellung der Nachteile des Eisenbahnbetriebs für einzelne Erwerbszweige und Bevölkerungsklassen. Neue Gesichtspunkte gewinnt der Berichterstatter nicht, er stellt sich ohne Umschweife auf den Standpunkt von Nebenius, daß alle großen Neuerungen Nachteile im Gefolge haben, daß diese aber nur vorübergehend sind und bei verständigem Zusammenhelfen ausgeglichen werden können. Jedenfalls bilden die Nachteile keine Gefahr für das Land, sie werden durch die Vorteile weit überwogen.

In jedem Lande liegen aber besondere Verhältnisse und Zustände vor, welche auf die Einführung und Ausgestaltung des Eisenbahnwesens in ganz bestimmter Weise einwirken. Es läßt sich daher keine allgemein und überall giltige Richtschnur für die Eisenbahnpolitik aufstellen und in jedem Lande wird es von eingehender fachmännischer Prüfung der gesamten Lage abhängen, was geschehen muß, um Kosten und Ertrag, Nachteil und Vorteil ins richtige Verhältnis zu bringen.

Im Großherzogtum Baden ist schon jahrelang die Frage brennend, ob, wann und auf welche Weise eine Eisenbahn gebaut werden soll. Die Regierung hat nach langen Vorbereitungen in dem vorgelegten Gesetzentwurf die Entscheidung getroffen, daß jetzt eine Eisenbahn von Mannheim bis zur Schweizergrenze bei Basel auf Staatskosten gebaut werden soll.

Entspricht eine Eisenbahn in der erwähten Richtung und ihr alsbaldiger Bau den Interessen des Landes? —

Soll der Bau auf Staatskosten geschehen? —

Welche Zugrichtung ist die vorteilhafteste? —

Welche Anordnungen werden für Bau und Betrieb der Bahn zu treffen sein? — und

Wird die Bahn den Bauunternehmern finanziellen Nutzen bringen? —

Alle diese Fragen sind zu erörtern, ehe man der Regierungsvorlage näher treten kann. Von grundlegender Bedeutung für die Beurteilung aller für und gegen die badische Eisenbahn vorgebrachten Argumente ist die Tatsache, daß die Fortsetzung derselben in den nördlichen Nachbarländern gesichert ist, und daß eine Fortsetzung nach Süden nur noch eine Frage der Zeit sein wird. Die Gefahr der Isolierung ist als abgetan zu betrachten, mit dem Ausbau des mitteleuropäischen Schienennetzes wird die projektierte badische Eisenbahn eine Durchgangslinie von großer Wichtigkeit werden. Alle Vorteile, welche die Eisenbahn in anderen Ländern zutage fördert, werden in Baden umsoweniger ausbleiben, als die topographische Gestaltung des Rheintals einfachen Bau und billigen Betrieb ermöglicht und die dichte Bevölkerung und das aufstrebende

Erwerbsleben starke Frequenz in Aussicht stellt. Die Bahn wird die Industrie mit den ihr fehlenden Rohmaterialien versorgen und den Arbeitern neue Erwerbsquellen zugänglich machen, sie wird die Naturschönheiten des Landes zur Geltung bringen und sie wird den Handel kräftigen durch Wiederbelebung der Nord-Südüberlandroute, die ihren Verkehr fast völlig an die Seeschiffahrt abgetreten hat. Die Nachteile werden nicht schwerwiegender sein, als anderswo auch, insbesondere hat die Schädigung des Speditions- und Rheinschiffergewerbes wegen der geringen Anzahl der Betroffenen nicht viel zu bedeuten. Viel bedenklicher jedoch ist die drohende Verkehrsschwächung auf der Kinzigtal- und Schwarzwaldstraße. Die Bewohner der Seegegend klagen mit Recht über wirtschaftliche Schädigung des ganzen südöstlichen Badens, da die Reintaleisenbahn, besonders bei einer etwaigen Weiterführung nach Zürich den gesamten ostschweizerischen und italienischen Reise- und Großhandelsverkehr an sich ziehen und auch dem Wechselverkehr zwischen Österreich und Frankreich, der sich zumeist über den Bodensee und den Schwarzwald zog, andere Wege weisen wird.

Der Gang der Ereignisse jedoch hat alle Erwägungen über das Verhältnis von Vorteil und Nachteil überholt. Das Projekt einer Eisenbahn auf dem linken Rheinufer geht der Verwirklichung entgegen und Baden ist gezwungen, die Eisenbahn von Mannheim nach Basel zu bauen, selbst wenn die Nachteile vorläufig größer wären, als die Vorteile. Eine linksrheinische Bahn würde Baden geradezu aus dem Verkehr ausschalten, wenn nicht durch schleunigen Bau der badischen Eisenbahn die Konkurrenzfähigkeit der rechtsrheinischen Verkehrsroute wieder hergestellt würde.

Die Kommission ist daher der innigsten Überzeugung, daß die projektierte Eisenbahn von Mannheim nach Basel den Interessen des Großherzogtums entspricht, daß sie durch dieselben geboten ist und ohne Verzug in Ausführung gebracht werden sollte.[1] Die dem Südosten des Landes durch die veränderte Richtung des Großverkehrs bevorstehenden Nachteile sollen eingehend untersucht werden, unter Berücksichtigung aller Möglichkeiten, diesen Landesteil an die Rheintalbahn anzuschließen.

Wir haben gesehen, daß der Bau der Bahn ein volkswirtschaftliches Bedürfnis ersten Ranges geworden ist, jetzt da es gilt eine drohende Überflügelung durch das Ausland damit abzuwehren. Von diesem Gesichtspunkt aus muß auch die Frage, ob Staatsbahn oder Privatbahn, entschieden werden. Das Moment des unmittelbaren Ertrags tritt bei der ebenerwähnten Zweckbestimmung der Bahn hinter den allgemeinen Interessen weit zurück und es wäre gefährlich, einem Privatunternehmer den Schutz des Gemeininteresses anzuvertrauen, besonders da es noch nicht sicher ist, ob die Bahn bei Berücksichtigung aller öffentlichen Bedürfnisse noch einen Geschäftsgewinn abwirft. Nur der Bau durch den Staat wird die Bahn auf ihre ganze Länge bringen und nicht vor der voraussichtlich wenig einträglichen Oberlandstrecke halt machen. Das Land muß der Konkurrenz wegen eine vollständige Bahn haben, und muß aus dem gleichen Grund unumschränkter Herr des Tarifwesens und der Betriebsführung bleiben. Befürchtungen wegen Verteuerung von Bau und Betrieb in der Hand des Staates können nach Lage

[1]) Verhandlungen der Ständeversammlung 1838. Zweite Kammer, Kommissionsbericht Hoffmann, Seite 53.

der Sache die Entscheidung nicht aufhalten, außerdem müßte ihre Berechtigung erst noch bewiesen werden. Auf die Praxis im Ausland kann man sich bei der Auswahl des Systems nicht ohne weiteres berufen. Einmal bestehen in mehreren Staaten Privat- und Staatsbahnen nebeneinander und dann ist man leicht geneigt, die Verschiedenheiten in der Landesgröße zu übersehen und zu vergessen, daß das, was in einem Lande blos Lokal- oder Provinzialinteresse bedeutet, in einem kleineren Gebiet schon das Interesse der Allgemeinheit und des ganzen Staatswesens darstellt.

Wie die Verhältnisse zurzeit in Baden liegen, wäre die Privatunternehmungstätigkeit nicht in der Lage, das Risiko der ungenügenden Verzinsung eines so großen Anlagekapitals zu tragen; wilde Spekulationslust auf der einen, Mutlosigkeit auf der anderen Seite, würde sich breit machen, und am Ende müßte der Staat doch in den Beutel greifen, um zu retten, was noch zu retten wäre. Andererseits sind die Staatsfinanzen zurzeit in bester Ordnung, der Staatskredit billig und gefestigt, so daß Kapitalbeschaffung und Verzinsung keine Schwierigkeit bieten. Der Staat ist völlig in der Lage, auf jeden Ertrag der Eisenbahn zu verzichten, wenn nur höhere Zwecke erfüllt werden; er hat à fonds perdu ein großes Straßennetz geschaffen, ohne nach dem Ertrag zu fragen und zieht nur die letzte Konsequenz aus dieser gemeinwirtschaftlichen Politik, wenn er die wertvollste und wichtigste aller Straßen, die Eisenbahn, zu seiner eigensten Angelegenheit macht. — »Wir sind so sehr überzeugt« — so zieht der Berichterstatter das Fazit dieser Betrachtungen — »daß der Bau dieser Bahn auf Staatskosten übernommen werden muß, daß wir der Reservation in dem Gesetzentwurf und in dem Vortrag des Herrn Ministers, den Bau vorderhand nur auf Staatskosten zu beginnen und fortzusetzen, bis etwa eine andere Entschließung gefaßt werde, nicht zustimmen. Wir sind der Ansicht, daß die für das ganze Unternehmen erforderliche Summe jetzt schon, soweit es die Verfassungsurkunde zuläßt, als eine feststehende Bewilligung genehmigt werde. Wir sind umsomehr dieser Ansicht, als aus einer solchen Reservation die Meinung entstehen könnte, man habe den Willen nicht, den Bau vollständig auszuführen.«[1])

Die Richtung der Bahnlinie bestimmt sich aus Rücksichten der Technik, der Volkswirtschaft, der Strategie und der Kosten; selten wird eine Bahnlinie allen Anforderungen gleicherweise gerecht werden. Meist machen sich finanzielle Rücksichten fühlbarer als alle andern und oft kann ein volkswirtschaftlicher Erfolg nur erreicht werden unter außerordentlichen Geldopfern. Die technische Durcharbeitung des ganzen vorliegenden Projekts ist noch nicht beendigt, die Kommission ist daher nur imstande, mit Rücksicht auf die volkswirtschaftlichen Bedürfnisse und auf die zu erwartende Frequenz an der Hand der in dem technischen Gutachten bezeichneten Linie für eine bestimmte Zugsrichtung folgende Grundsätze aufzustellen, welche auch die Zugstimmung seitens der Regierung gefunden haben:

1. Die Bahn muß von Mannheim über Heidelberg, Karlsruhe, Rastatt, Offenburg und Freiburg bis zur Schweizergrenze bei Basel geführt werden. Die volkswirtschaftlichen Interessen werden alle technischen oder finanziellen

---

[1]) Verhandlungen der Ständeversammlung 1838. Zweite Kammer, Kommissionsbericht Hoffmann, Seite 53.

Einwände zum Schweigen bringen. Insbesondere kann Freiburg nicht zur Seite liegen bleiben und sollte eine Mehrausgabe von 500 000 fl. nötig sein.

2. Kehl soll durch eine Seitenbahn mit der Hauptbahn verbunden werden. Eine Führung der Hauptbahn über Kehl ergäbe einen Umweg und beeinträchtigte den Durchgangsverkehr mit der Schweiz, der viel wichtiger ist, als der Verkehr von und nach Straßburg. Der von der Stadt Offenburg in einer Petition geäußerte Wunsch, diese Seitenbahn nach Offenburg einzuführen, kann aber nicht unterstützt werden, die Interessen des Unterlandes, sowie der Kostenpunkt sprechen für Appenweier als Abzweigstation.

3. Im übrigen soll die Bahn stets so nahe als tunlich dem Gebirge entlang ziehen, um die dort liegenden volksreicheren Städte und Orte zu berühren und die aus den Gebirgstälern tretenden Straßen auf die angemessenste Weise aufzunehmen, sofern nicht ganz besondere Gründe hiergegen vorliegen.

4. Wenn äußerst möglich, sollen die Orte Seckenheim oder Schwetzingen, dann vor allem Bruchsal, Wiesloch, Langenbrücken und Durlach, ferner Oos, Dinglingen und Krotzingen von der Bahn berührt werden, dagegen wäre eine Führung unmittelbar an Ettlingen vorbei nicht vorteilhaft. Das größte Bedenken bietet aber die Führung der Bahnlinie durch den Isteiner Klotz direkt auf Basel zu, statt östlich des Schliengener Berges über Müllheim und Kandern nach Lörrach, dem Hauptort des fabrikreichen Wiesentales. Die Kommission ist der Ansicht, daß die Erreichung dieser Richtung ein großes Opfer wert sei und wünscht dringend wiederholte genaue Untersuchung und Beiziehung lokalkundiger Personen und unter Vorlage ausführlicher Planzeichnungen und Kostenberechnungen.

Über die technische Konstruktion und über die Kostenanschläge im Einzelnen kann sich die Kommission nicht kritisch äußern. Angelegenheiten wie Oberbaukonstruktion, Schienenunterlagen, Verwendung von Quadern oder Schwellen müssen dem Ermessen der Bauleitung anheimgegeben werden. Dagegen sind Fragen mehr allgemeinen Charakters vorhanden, welche ganz gut der Beurteilung des Laien zugänglich sind. Dahin gehört die Entscheidung über die Spurenzahl. Die Kommission hält es für zweckmäßig, daß die Bahn im Unterbau zweispurig eingerichtet, aber vorläufig nur einspurig ausgebaut werden soll, und daß es der Regierung überlassen bleibe, auf einzelnen Strecken nach Bedürfnis den zweiten Schienenstrang zu legen. An Übergängen, Überführungen und Unterführungen soll nicht gespart werden, um die Landwirtschaft nicht unnötig zu behindern und den Zugang zu den Gemarkungen nicht zu versperren oder mit besonderen Unbequemlichkeiten zu verknüpfen. Um an Solidität und Zweckmäßigkeit der Anlagen das äußerst mögliche zu erreichen, soll der Plan einem erfahrenen fremden Eisenbahntechniker zur Prüfung vorgelegt werden und dessen Rat auch beim Bau selbst gehört werden. Der Bau selbst soll nicht etwa 10 bis 12 Jahre dauern, sondern soll durch gleichzeitige Inangriffnahme an mehreren Stellen und durch außerordentliche Anstrengungen im Interesse des ganzen Landes baldmöglichst fertig werden. Besonders empfiehlt sich ein sofortiger Ankauf des benötigten Grund und Bodens, um Preistreibereien auszuweichen.

Über die Betriebsführung braucht vorerst noch nichts bestimmtes angeordnet zu werden. Es wird zweckmäßig sein, wenn der Staat bis zum Ausbau der Bahn auch den Betrieb besorgt. Von den dabei gesammelten

Erfahrungen wird es abhängen, ob es später so verbleiben soll, oder ob der Betrieb an Private übergeben wird. Die Kommission vermißt in den Vorlagen der Regierung die Regulierung der Tariffrage, sie erwartet Nachholung des Versäumten vor der Inbetriebnahme einer größeren Strecke, »denn es kann keinem Zweifel unterliegen, daß dieser Tarif, der den Ertrag eines so großen Teils des Staatsvermögens reguliert, der von so großer Wichtigkeit für die Interessen des Landes ist, als Gegenstand der Gesetzgebung betrachtet werden muß.«[1])

Für alle bewilligten Gelder müssen nach der Verfassung den Ständen Nachweisungen über die Verwendung vorgelegt werden. Für den Eisenbahnbau mit seinen großen Ausgaben ist aber eine ausführlichere und schnellere Rechnungslegung wünschenswert, weshalb die Kommission beantragt, daß außer den oben erwähnten Nachweisungen jedem Landtag ein vorläufiger, ganz eingehender Rechenschaftsbericht über die Fortschritte der Bahn, über die Kosten der Arbeiten und über den Betrag der Einnahmen für die Zeit bis zu seinem Zusammentritt vorgelegt werde.

Wenn der Kommissionsbericht, bevor er zu den Schlußanträgen übergeht, noch einmal die Rentabilität der projektierten Bahn in den Kreis seiner Betrachtungen zieht, so geschieht dies nur, um Stellung zu nehmen gegen die allzu pessimistisch angehauchten Frequenz-Berechnungen des Comitéberichts, die geeignet sind, den Gegnern des Eisenbahnwesens Waffen in die Hand zu geben, ohne jedoch auf objektive Richtigkeit Anspruch zu machen. Der Comitébericht hat für Baukosten, Entschädigungen an die Post, Betriebskosten, Zinsfuß die höchsten in Betracht fallenden Sätze eingestellt und andrerseits aus den ganz unvollständigen Materialien die denkbar niedrigsten Frequenzziffern gezogen und das Defizit war fertig zur großen Besorgnis vieler Freunde der Sache. Baut man die Bahn zuerst einspurig, läßt man eine Vergütung an die Post fallen, begnügt man sich mit einer Verzinsung von $3^1/_2$%, wie sie zur Zeit für Staatsanlehen üblich ist und bedenkt man, daß mit der Herstellung besserer Transportgelegenheiten der Preis für Saarkohlen fast auf die Hälfte fallen wird, so ändert sich das Bild schon ganz bedeutend. Auf der andern Seite der Rechnung wurde die große Zahl der bisher zu Fuße Reisenden gar nicht berücksichtigt, die Erfahrung hat aber ergeben, daß gerade diese zu den unteren Klassen der Bevölkerung gehörenden Reisenden die Bahn am meisten benützen. In Belgien fahren fünf mal so viel Reisende auf den letzten Plätzen, als auf den ersten, und Reisende dieser Art wurden im vorliegenden Falle nicht gezählt. Die Erfahrung hat ferner gelehrt, daß die Verbesserung und Verbilligung der Transportmittel einen ganz überraschenden Einfluß auf das Verkehrsbedürfnis gehabt hat. Eine Verkehrsvermehrung auf das drei- und vierfache unmittelbar nach Eröffnung einer Eisenbahn ist unter normalen wirtschaftlichen Verhältnissen eine gewöhnliche Erscheinung und man hat Grund, anzunehmen, daß man hier nur am Anfang einer Aufwärtsbewegung steht, deren Dimensionen sich noch gar nicht ahnen lassen. Daß das Großherzogtum Baden mit seiner dichten Bevölkerung im Rheintal, wo auf die Quadratmeile über 7000 Einwohner kommen (also nicht viel unter der Durchschnittszahl in Belgien), hiebei zurückbleiben sollte, ist nicht einzusehen, alle Besorgnisse wegen ungenügender Frequenz werden in sich selbst zusammenfallen.

---

[1]) Verhandlungen der Ständeversammlung 1838. Zweite Kammer, Kommissionsbericht Hoffmann, Seite 74.

Nachdem so alle Vorfragen aufs eingehendste besprochen und alle mit dem Eisenbahnprojekt irgendwie zusammenhängenden Angelegenheiten geprüft sind, geht die Kommission auf die Beurteilung des Gesetzentwurfs und auf die Stellung ihrer Anträge über.

Der Gesetzentwurf kann in der von der Regierung vorgeschlagenen Fassung unmöglich Gesetz werden. Die Regierung begehrt zuviel, wenn sie blos die Frage, ob Staatsbahn oder Privatbahn, der Gesetzgebung unterstellen und alle andern Bestimmungen ohne Ausnahme ihrem eigenen Ermessen vorbehalten will. Die Kommission ist sich wohl bewußt, daß alles Detail, insbesondere alle technischen Einzelheiten nicht vor das Forum der Landstände gehören, sie hält es aber doch wegen der außerordentlichen Wichtigkeit der Sache für nötig, daß einige Hauptbestimmungen und Ausführungsgrundsätze in das Gesetz aufgenommen werden. Die Kommission ergänzte daher den Artikel 1 des Gesetzentwurfs und gab ihm folgende Fassung, für welche die Zustimmung der Kammer beantragt wird:

Art. 1.

Von Mannheim über Heidelberg, Karlsruhe, Rastatt, Offenburg und Freiburg bis zur Schweizergrenze bei Basel wird eine Eisenbahn erbaut. Kehl wird durch eine Seitenbahn mit der Hauptbahn verbunden. Zwischen den genannten Orten an der Hauptbahn soll dieselbe möglichst nahe dem Gebirge, mit besonderer Rücksicht auf die Ausmündungen von Seitenstraßen an den dort liegenden volksreichen Orten hingeführt werden, wo nicht überwiegende Gründe eine Ausnahme rechtfertigen.

Art. 2.

Der Bau wird auf Staatskosten ausgeführt. Über die Fortschritte der Bahn und über die Kosten der Arbeiten wird jedem Landtage eine besondere Nachweisung vorgelegt, die enthält, was bis zu dem Zeitpunkt der Zusammenkunft der Stände geschehen ist und in der nächsten Budgetperiode geschehen soll.

Art. 3.

Der Fahrdamm der Bahn wird zu einem doppelten Schienenweg angelegt, für jetzt wird aber nur ein Schienweg vollständig ausgebaut.

Der Regierung wird überlassen, auf einzelne Strecken, wo und wann das Bedürfnis es fordert, den doppelten Schienenweg ausbauen zu lassen.

Art. 4.

Die zur Ausmittelung des Bahnzuges erforderlichen Vorarbeiten werden sogleich für die ganze Bahnlänge vorgenommen, und sofort wird der Bau selbst in Mannheim und an jenen Punkten der Bahnlinie, deren Ausführung voraussichtlich längere Zeit in Anspruch nehmen, namentlich in Freiburg am Schliengener Berg angefangen.

Gleich nach endgültiger Festsetzung des Bahnzugs wird das dazu erforderliche Terrain für die ganze Linie angekauft.[1])

---

[1]) Verhandlungen der Ständeversammlung 1838. Zweite Kammer, Kommissionsbericht Hoffmann, Seite 84.

Abgesehen von diesen gesetzlichen Bestimmungen hält die Kommission verschiedene in dem Bericht ausgesprochene Ansichten und Wünsche von solcher Wichtigkeit, daß sie beantragt, dieselben in Form der Bitte in eine Adresse an Seine Königliche Hoheit den Großherzog aufzunehmen. Es sind dies:

1. Die Bitte, um nähere Untersuchung der im Bericht ausgesprochenen Wünsche über die Richtung der Bahn, und

2. Die Bitte um genaue Untersuchung, auf welche Weise den großen Nachteilen, welche dem südöstlichen Teil des Großherzogtums durch die Erbauung der Eisenbahn von Mannheim bis Basel drohen abgeholfen werden kann.

## § 20.

## Kommissionsbericht Beck über den Art. 2 des Hauptgesetzentwurfs.

Der Artikel 2 des Eisenbahngesetzentwurfs soll die Bestimmungen des geltenden Enteignungsrechtes mit den besonderen Bedürfnissen, wie sie durch den Eisenbahnbau geschaffen werden, in Einklang bringen. Er statuiert ein abgekürztes Verfahren zur Herbeiführung der Abtretungspflicht, das sich von dem des Titel II des Zwangsabtretungsgesetzes vom 28. August 1835 in doppelter Beziehung unterscheidet: Der Entwurf nimmt Umgang von einer Anhörung der beteiligten Eigentümer und einer Prüfung ihrer Einsprachen, bevor das Staatsministerium über die Abtretungspflicht entscheidet, und er befreit das Staatsministerium von der Pflicht, in seinem Erkenntnis die abzutretenden Güter einzeln nach Eigentümer, nach Maß und Lage zu bezeichnen. Das Staatsministerium soll die Bahnlinie festlegen und für die in dieselbe fallenden Grundstücke allgemein und zum voraus die Abtretungspflicht aussprechen. Die Ermittlung der Grundeigentümer und des Maßes des benötigten Bodens kann einer mit dem Vollzug beauftragten Kommission überlassen bleiben. Die erstgenannte Abweichung beruht auf der Erwägung, daß die Bahntrasse auf große Entfernungen nach ganz allgemeinen Rücksichten bestimmt wird und aus Rücksichten für einzelne Eigentümer nicht wieder abgeändert werden kann. Dieses Zurücktreten der Eigentumsinteressen gegenüber den allgemeinen Interessen ist eben das unterscheidende Kriterium zwischen den gewöhnlichen Fällen von Zwangsabtretung und den Zwangsabtretungen zugunsten der vorgeschlagenen Eisenbahn. Immerhin können Fälle vorkommen, wo Eigentumsverhältnisse berücksichtigt werden, und wo man vielleicht aus finanziellen Gründen die Verlegung der Trasse einem Eingriff ins Privateigentum vorziehen wird, und schon mit der bloßen Möglichkeit dieser Tatsache ergibt sich die Notwendigkeit, die Betroffenen mit ihren Einsprachen anzuhören. Im übrigen ist es schon aus Billigkeitsrücksichten anzustreben, daß jeder, der sich einen Eingriff in wohlerworbene Rechte gefallen lassen muß, Gelegenheit erhält, seine Gegengründe vorzubringen, selbst wenn denselben keine Folge gegeben werden kann. Solche Reklamationen würden später doch auftauchen und hätten nur nachträgliche Untersuchungen und Weiterungen zur Folge, denen man am besten so frühzeitig wie möglich die Spitze abbricht. Deshalb kann die Kommission dem Vorschlag der Regierung, jede vorgängige Vernehmung der betroffenen Grundeigentümer zu beseitigen, nicht beitreten, bringt aber in ihrem Schluß-

antrag ein abgekürztes Verfahren für die Abwandlung dieser Angelegenheit vor die Kammer.

Der andern der beiden oberwähnten Maßnahmen tritt die Kommission jedoch bei. Die Entscheidung darüber, welche Liegenschaften abzutreten seien, liegt schon in der Bestimmung der Bahnlinie. Diese Bestimmung muß daher nach § 14 der Verfassungsurkunde vom Staatsministerium ausgehen. Alle anderen Ermittlungen über die in diese Bahnlinie fallenden Grundstücke können nachträglich erfolgen und zwar, da darin nicht erst die Entscheidung über die Abtretungsverbindlichkeit, sondern nur der Vollzug dessen liegt, was bereits entschieden ist, auch durch eine andere Behörde, als das Großherzogliche Ministerium. Dadurch kann die Bahnlinie viel schneller bestimmt werden, als wenn man schon vorher alle Eigentumsgrenzen untersuchen und die einzelnen Grundstücke vermessen und beschreiben müßte. Außerdem wird dieses letztere Geschäft in all den Fällen unterbleiben können, wo der Staat auf dem Wege des Kaufes ohne Abtretungszwang die nötigen Grundstücke erwirbt. Die Kommission ist der Überzeugung, daß noch andere wichtige Einzelheiten, die vom geltenden Enteignungsgesetz abweichen, ebenfalls in den Gesetzentwurf aufgenommen werden müssen, so daß im ganzen Enteignungswesen kein Schritt vorkommen kann, der nicht auf formell gesetzlicher Grundlage beruht. So soll statt Vorlage eines Planes die Aussteckung der Bahntrasse im freien Feld platzgreifen; das Personal, aus dem die zur Anhörung der Einsprachen bestellte Kommission besteht, ist durch Gesetz zu bezeichnen; die Kommission hat ihre Tagfahrt allgemein bekannt zu geben, die besonderen Eröffnungen an die Beteiligten sollen unterbleiben. Besondere Berücksichtigungen verdienen vorhandene Wege und Wasserkanäle; die Breite der Bahnlinie ist tunlichst im voraus zu bestimmen; auf Grunderwerb zu vorübergehenden Zwecken und zu allen Anlagen, welche nicht in die Bahnlinie fallen, greift das Gesetz vom 28. August 1835 Platz. Alle diese Bestimmungen wurden aufgenommen in einem von der Kommission im Benehmen mit der Regierung festgesetzten Entwurf, der anstelle des in der Regierungsvorlage enthaltenen Artikel 2 tritt und in folgender Fassung der Kammer zur Annahme empfohlen wird:

Art. 5.

Für die Zwangsabtretungen, welche hinsichtlich des in die Zugslinie der Eisenbahn fallenden Eigentum nötig werden, kommen statt der im II. Titel des Gesetzes vom 28. August 1835 enthaltenen Vorschriften folgende Bestimmungen zur Anwendung:

Art. 6.

Wenn die vorgeschlagene Bahnlinie nach ihrer Grundfläche ausgesteckt ist, in der Art, daß nach den angebrachten Grenzzeichen sichtbar ist, welche Güter oder Gutsteile zur Anlage der Bahn gefordert werden, so begibt sich eine Kommission in die Gemeinden der durch die Bahnlinie durchschnittenen Gemarkungen, um die etwaigen Einsprachen und Anträge zu prüfen, welche von den beteiligten Eigentümern oder sonst Berechtigten gemacht werden mögen.

Art. 7.

Diese Kommission besteht:

1. aus einem Vorstande, welchen das Miniserium des Innern ernennt,

2. in jedem Bezirk aus dem Beamten oder seinem Stellvertreter,

3. aus einem oder mehreren vom Ministerium des Innern dazu beauftragten Ingenieuren oder Baumeistern,

4. in jeder Gemeinde aus dem Bürgermeister oder dessen Stellvertreter.

Der Kommissionsvorstand kann zur Beratung oder zur Erteilung von Aufklärungen noch andere Personen beiziehen und auch dem Bürgermeister steht das Recht zu, zur Erteilung von Aufklärungen andere der Sache kundige Personen beizurufen.

Art. 8.

Der Tag des Erscheinens der Kommission wird wenigstens 8 Tage vorher in den gedachten Gemeinden öffentlich bekannt gemacht mit dem Anhange, daß jeder, welcher gegen die ausgesteckte Bahnlinie gegründete Einsprachen zu machen habe, dieselben bei der Tagfahrt der Kommission vortragen könne. Die Kommission kann diese Tagfahrt an einem und demselben Ort für mehrere Gemeinden gleichzeitig abhalten.

Art. 9.

Wenn ein bereits bestehender Weg oder Wasserleitungs- oder Abzugskanal, welcher die Bahnlinie durchschneidet, eingehen oder verlegt werden soll, so ist dies an der Stelle, wo der Weg oder der Kanal und die Bahnlinie sich durchkreuzen, durch öffentlichen Anschlag bekannt zu machen und ferner bei Bestimmung der Tagfahrt in der Gemeinde selbst zu verkünden mit dem Anhang, daß der Kommission auch die etwaigen Einsprachen gegen die Aufhebung oder Verlegung des Weges oder Kanals zur Prüfung vorgetragen werden können.

Art. 10.

Die im Art. 8 vorgeschriebene öffentliche Bekanntmachung hat in bezug auf die Verbindlichkeiten der Eigentümer, der in die ausgesteckte Bahnlinie fallenden Grundstücke dieselben Wirkungen, wie nach § 37 des Gesetzes vom 28. August 1835 die Bekanntmachung, daß der die abzutretende Liegenschaft bezeichnende Plan in dem Rathause niedergelegt sei.

Art. 11.

Erst auf die Vorlage dieser Verhandlungen, welche die Kommission mit ihrem Gutachten an das Ministerium des Innern einsendet, gibt das Staatsministerium das Erkenntnis, welches die Richtung der Bahn nach sicheren Merkmalen bestimmt und da, wo eine Abweichung von der zuerst bezeichneten Bahnlinie (Art. 6) beschlossen wird, dieses ausdrücklich erwähnt.

Das Erkenntnis des Staatsministeriums wird, soweit es jeden Kreis betrifft, durch das Anzeigeblatt des Kreises bekannt gemacht.

Art. 12.

Soweit die Güter und Gutsteile, welche nach der vom Staatsministerium bestimmten Linie zur Herstellung der Bahn erforderlich sind, nicht durch gütliches Übereinkommen erworben werden, sind sie von der Kommission nach ihren Eigentümern, ihrer Lage und ihrem Maße einzeln zu verzeichnen und für jeden Kreis durch das Anzeigeblatt bekannt zu machen.

Art. 13.

Diese Bekanntmachung hat in bezug auf die Abtretungsverbindlichkeit nur auf das darauf einzuleitende Entschädigungsverfahren dieselben Wirkungen, wie die im § 22 des Gesetzes vom 28. August 1835 erwähnte Verkündung eines Staatsministerial-Erkenntnisses.

Art. 14.

Auch die abzutretenden Güter, deren Preis durch Übereinkommen bestimmt wird, sind in der in Art. 12 bezeichneten Weise durch das Anzeigeblatt bekannt zu machen, wenn der Erwerb mit Ergebung des in §§ 40—44 des Gesetzes vom 28. August 1835 erwähnten Gemeinderatszeugnisses geschehen und darnach in Gemäßheit des § 45 mit den im IV. Titel jenes Gesetzes bezeichneten Wirkungen verbunden sein soll.

Art. 15.

Wenn außer den zur Anlage der Eisenbahn selbst erforderlichen Grundstücken noch andere Plätze zum Zwecke dieses Unternehmens, z. B. zu Bahnhöfen, zu Verwaltungsgebäuden etc. in Anspruch genommen werden müssen, so sind in bezug auf ihre Abtretung die im Gesetze vom 28. August 1835 enthaltenen Vorschriften anwendbar.

## § 21. Der Gesetzentwurf über die Kostendeckung für die Eisenbahn Mannheim-Basel und seine Motive.

In der 4. öffentlichen Sitzung der Zweiten Kammer vom 21. Februar 1838 brachte der Großherzogliche Finanzminister von Boeckh die zweite der angekündigten Regierungsvorlagen, den Gesetzentwurf über die Aufbringung der Mittel zum projektierten Bahnbau ein. Der Entwurf hat folgenden Wortlaut:[1])

Art. 1.

Zur Bestreitung der Kosten, welche der Bau einer Eisenbahn von Mannheim an die Schweizergrenze bei Basel von Beginn der Arbeit bis zum Schluß der Budgetperiode erfordern dürfte, wird unserm Ministeriums des Innern ein Kredit von zwei Millionen, zweimalhundert fünfzig tausend Gulden eröffnet.

Art. 2.

Unser Ministerium der Finanzen wird diesen Kredit durch die Amortisationskasse realisieren lassen, welche für Zinse und Tilgungsfonds aus Mitteln der Staatskasse nach Maßgabe des folgenden Artikels zu dotieren ist.

Art. 3.

Die Zinse sind zu $3^1/_2$% für das Jahr zu berechnen, erstmals am Schlusse des gegenwärtigen Etatsjahres und von da an am Schlusse jeden Semesters zu bezahlen.

[1]) Verhandlungen der Ständeversammlung 1838. Zweite Kammer, Protokollheft, Seite 58.

Der Tilgungsfonds ist mit $^1/_2$ % für das Jahr wie die Zinse zu berichtigen. Der Betrag der Zinse und des Tilgungsfonds im Voranschlag von 60 000 Gulden ist aus dem Einnahmeüberschuß der laufenden Budgetperiode zu entnehmen.

Art. 4.

Die Amortisationskasse ist ermächtigt, unter Aufsicht und Leitung des Finanzministeriums die an die Eisenbahnkasse zu bezahlende Summe von 2 250 000 fl. aus den gegenwärtig ausgeliehenen, gegenwärtig oder künftig zum Ausleihen disponibeln Mitteln der Zehntschuldentilgungskasse, der Grundstocksverwaltung, der Kautions- und Hinterlegungskasse, sowie des Betriebsfonds zu entnehmen.

Art. 5.

Insofern und insoweit die in dem vorhergehenden Artikel bezeichneten Mittel nicht hinreichen, oder die aus den erwähnten Fonds entnommenen Summen zur Erfüllung der eigenen Zwecke derselben wieder erforderlich werden, ist die Amortisationskasse ermächtigt, zur Realisierung der ihr nach Artikel 2 obliegenden Verbindlichkeit unter Beobachtung des Artikel 10 des Gesetzes über die Verfassung und Verwaltung der Amortisationskasse, die nötigen Anlehen zu machen. —

Da der vorliegende Gesetzentwurf eigentlich nur eine notwendige Ergänzung des Hauptgesetzentwurfs darstellt, so gilt über Veranlassung und Zweck desselben das gleiche, was bei der Vorlage des Hauptgesetzentwurfs auseinandergesetzt wurde. Beide Gesetzentwürfe beruhen auf denselben Motiven. Der Minister kann sich daher mit einigen erläuternden Bemerkungen begnügen. Die für die laufende Budgetperiode angeforderte Summe beruht auf einer Berechnung des Eisenbahnkomitees, welche das Ministerium des Innern gutgeheißen hat. Es ist natürlich nicht ausgeschlossen, daß die tatsächlich nötig werdende Summe nach oben oder unten abweicht, das hat aber keinen Einfluß auf den Fortgang der Angelegenheit. Bei dem außerordentlichen Charakter des Aufwandes und der ungewissen Aussicht auf entsprechende Verzinsung, konnte von einer Deckung aus den laufenden Einnahmen keine Rede sein, es ist die Vermittlung der dafür verfassungsmäßig bestehenden Amortisationskasse in Anspruch zu nehmen, welcher Zinsen und Tilgungsquoten für die von ihr beschafften Kapitalien aus den laufenden Staatseinnahmen zugewiesen werden

Zinsen und Tilgungsfonds betragen, wenn der Kredit in 15 Monatsraten zu je 150 000 Gulden flüssig gemacht wird, 60 000 Gulden, der Budgetüberschuß aber 153 000 Gulden, so daß eine Schwierigkeit bei der Begleichung nicht entsteht.

Bei der gegenwärtigen günstigen Finanzlage wird es möglich sein, die ganze angeforderte Summe für das Eisenbahnunternehmen vorzustrecken, ohne zu Staatsanlehen zu greifen. Die Amortisationskasse hatte am Schluß des ersten Halbjahrs allein über 3,2 Millionen Gulden ausstehen, welche vorerst herangezogen werden können. Es soll aber auch Vorsorge getroffen werden für eine etwaige Änderung der Verhältnisse und darum wird in Art. 5 des Entwurfs die Amortisationskasse ermächtigt, Anlehen für den Eisenbahnbau aufzunehmen, wenn die verfügbaren Fonds abnehmen. Umfassende Pläne

über die Mittel zur Fortführung und Vollendung des großen Unternehmens werden am nächsten Landtag Gegenstand ausführlicher Untersuchungen und Erörterungen sein. Bis dahin wird der Vorschlag der Regierung vollkommen genügen.

## § 22. Der Kommissionsbericht Speyerer über den Finanzgesetzentwurf.

Der Gesetzentwurf wurde ebenfalls der verstärkten Eisenbahnkommission zur Bearbeitung überwiesen. Die Berichterstattung wurde dem Abgeordneten Speyerer übertragen, der sich seiner Aufgabe ebenfalls in der 5. öffentlichen Sitzung der Zweiten Kammer vom 5. März 1838 entledigte und zwar unmittelbar anschließend an die Berichte Hoffmann und Beck über den Hauptgesetzentwurf.

Der Berichterstatter geht zunächst auf einen prinzipiellen Unterschied in der Auffassung der Kommission und derjenigen der Regierung über die Aufnahme der ganzen Baukapitalsumme in das Gesetz ein. Der ganze Finanzgesetzentwurf beruht auf der im Hauptgesetzentwurf ausgesprochenen Absicht, den Bau auf Staatskosten zu beginnen und fortzusetzen, bis mit Zustimmung der Stände eine andere Anordnung getroffen wird. Und gemäß dieser nur vorläufigen, versuchsweisen Adoptierung des Staatsbahnprinzips werden auch die Mittel nur für den Beginn und die einstweilige Fortführung des Bahnbaus anverlangt. Es hat keinen Sinn, die Gesamtbausumme in das Gesetz einzustellen und damit dem Lande die Aufbringung desselben zur Pflicht zu machen, solange noch gar nicht feststeht, ob und wie lange der Staat überhaupt der Bauherr bleiben will. Die Kommission hat den Vorbehalt der Regierung in der Systemfrage des Hauptgesetzentwurfs verworfen, und sie zieht nur die Konsequenzen daraus, wenn sie ihre Absicht auch im Finanzgesetzentwurf zum Ausdruck bringt, indem sie die Aufnahme der ganzen Bausumme in das Gesetz verlangt. Diese Bestimmung soll eine weitere Garantie dafür schaffen, daß die Bahnlinie in ihrer ganzen Länge ausgebaut wird und nicht etwa nur im Unterland, wo reichere Erträge zu erwarten sind, als im Oberland.

Die von der Regierung für die laufende Budgetperiode geforderte Rate von 2 250 000 fl. erscheint zu niedrig, sie soll auf 4 Millionen Gulden erhöht werden, um den Grunderwerb rasch und ohne Schädigung durch die Bodenspekulation, die beim Zuwarten erst recht einsetzen wird, durchführen zu können. Außerdem sollen die Erdarbeiten und Kunstbauten, die voraussichtlich viel Zeit wegnehmen, sogleich begonnen werden, um jede Stockung in dem Fortgang des Bahnbaus im ganzen zu verhüten. Die budgetmäßigen Überschüsse der laufenden Finanzperiode werden für Zins und Tilgungsfonds immer noch aufkommen können, und wenn der erhöhte Kredit in dieser Periode nicht aufgebraucht wird, so kann der Rest ohne Schaden der kommenden Periode gutgeschrieben werden.

Die Frage des Ertrags der projektierten Eisenbahn ist aus dem Stadium der Vermutungen noch nicht herausgekommen. Es wurden schon ganz ungewöhnliche Gewinne herausgerechnet und andrerseits fast absolute Ertragslosigkeit prophezeit. Man wird nach allen bis jetzt gepflogenen Untersuchungen am wenigsten fehlgehen, wenn man für die spätere Zukunft bei gesteigertem

Verkehr einen mäßigen Ertrag als wahrscheinlich annimmt, für die nächste Zeit aber mit Fehlbeträgen rechnet, und man muß prüfen, ob die Schultern des Staatshaushalts stark genug sind, dieses Risiko zu tragen. Nur wenn die Staatsfinanzen keine Erschütterung erfahren, kann der Zweck der neuen Verkehrseinrichtung, die Hebung der gesamten badischen Volkswirtschaft, vollkommen erreicht werden. Die Besorgins einer zu großen Belastung unserer Finanzwirtschaft muß aber in Nichts zerfließen im Hinblick auf den günstigen Stand derselben. Die geringe Höhe der Staatsschuld gewährt dem Kreditbedürfnis des Staats noch Raum übergenug, die Steuerkapitalien, sowie die Erträgnisse der indirekten Abgaben sind in stetigem Zunehmen begriffen, die Zehntablösung macht gute Fortschritte und verspricht große Vermehrung der Grundstockskapitalien — so daß die Hoffnung ausgesprochen werden darf, daß das Unternehmen ohne jede Steuererhöhung durchgeführt werden kann, wenn auch der Ertrag der Bahn weit unter dem Zinsfuß der badischen Staatspapiere verbleiben sollte.

Die Kommission beantragt daher die Annahme des Gesetzentwurfs in folgender Fassung:[1])

Art. 1.

Die Kosten des Baues der Eisenbahn bis an die Schweizergrenze bei Basel nach dem Voranschlag zu 13 Millionen Gulden berechnet, werden von der Amortisationskasse bestritten, welche von einer Budgetperiode zur andern nach dem jeweiligen Bedürfnis für Zins und Tilgungsfonds dotiert wird.

Art. 2.

Für den Bauaufwand, der sich während der gegenwärtigen Budgetperiode ergeben dürfte, ist dem Ministerium des Innern ein Kredit bis zu 4 Millionen Gulden eröffnet, worüber dasselbe nach Bedürfnis verfügen wird.

Art. 3.

Von der darauf geleisteten Summe sind der Amortisationskasse $3^1/_2$% Zinsen und $^1/_2$% Tilgungsfonds aus der Staatskasse zu vergüten, die das Finanzministerium im Voranschlag von 90000 fl. auf die budgetmäßigen Überschüsse der gegenwärtigen Finanzperiode anweisen wird.

Art. 4.

Insoweit die verfügbaren Mittel der Amortisationskasse zur Leistung der ihr nach Art. 2 obliegenden Verbindlichkeit nicht zureichen, ist sie ermächtigt, unter Beobachtung des Art. 10 des Gesetzes über die Verfassung und Verwaltung der Amortisationskasse Anleihen zu machen.

---

[1]) Kommissionsbericht Speyerer, Seite 127. Es ist dies die dritte mit der Regierung vereinbarte Fassung des Entwurfs. Die zweite von der Kommission ausgearbeitete Fassung war von der Regierung abgelehnt worden, weil die Dotation der Amortisationskasse an Zinsen und Tilgungsquoten für die ganze Bauperiode aufgenommen worden war. Der Einstellung der ganzen Baukapitalsumme in das Gesetz konnte die Regierung nicht entgegentreten, wohl aber der Absicht, auch Verzinsung und Tilgung ein für allemal festzulegen. Sie vertrat aus guten Gründen den Standpunkt, daß man hiermit den Rechten kommender Ständeversammlungen vorgreife. Die übrigen Abänderungen waren lediglich redaktioneller Natur.

## § 23. Beratung der Vorlagen in der Zweiten Kammer.

Die Verhandlungen über die beiden Regierungsvorlagen im Plenum der Zweiten Kammer begannen in der 6. öffentlichen Sitzung mit einer allgemeinen Diskussion über die Eisenbahnangelegenheit überhaupt. Daran schlossen sich Spezialdiskussionen über die drei Kommissionsberichte und über jeden Artikel der von der Kommission eingebrachten Gegenentwürfe. Die Petitionen, soweit sie das Eisenbahnprojekt im allgemeinen betrafen, wurden im Anschluß an die allgemeine Diskussion, und soweit sie spezielle Wünsche über die Richtung der Bahn enthielten, bei der Beratung der entsprechenden Gesetzesartikel durchgenommen. Die Verhandlungen zeichneten sich durch eine ganz ungewohnte Sachlichkeit und Objektivität aus und gingen Dank den eingehenden und verdienstvollen Leistungen der Kommission rasch von statten, so daß in nur vier Sitzungen die Geschäfte zu Ende gebracht werden konnten.

Schon im Jahre 1835 hätte eine Eisenbahnvorlage die Mehrheit der Kammer für sich gehabt, aber der Regierung war damit noch nicht gedient. Eine Angelegenheit von so tiefgreifender, unmittelbarer Bedeutung für das ganze Land mußte mit überwältigender Zustimmung der Volksvertretung ausgeführt werden, sollte nicht im Falle des Mißlingens die Verantwortung allein auf die Regierung abgewälzt werden. Die Politik des Zuwartens war, wie es sich jetzt zeigte, der einzig richtige Weg zur Erreichung dieses Zieles gewesen. Der Streit um den Wert der Eisenbahn war im Volke schon entschieden, er hatte mit dem Sieg der Eisenbahnfreunde geendet, als die Regierung auf den Plan trat, nicht mehr als Kämpferin, sondern um den Sieg auszunutzen. Einen besser geeigneten Zeitpunkt zum Eingreifen hätte die Regierung niemals auswählen können. Der Minister von Blittersdorff durfte sich und seine Kollegen mit Recht beglückwünschen,[1] daß trotz allen Drängens der Entscheidungsschritt erst unternommen wurde, als man durch die Ereignisse im Elsaß dazu gezwungen worden war. Die drohende Konkurrenz hatte den Gegnern die Waffen aus der Hand gewunden und sie zu Bundesgenossen der absoluten Freunde des Eisenbahnwesens gemacht. Der Landtag hatte in Wirklichkeit keine Wahl mehr, er mußte die Eisenbahnvorlagen genehmigen, wenn er seinem Beruf als Hüter und Schützer der Interessen des ganzen Landes nicht untreu werden wollte. Als eifrigste Vorkämpfer für das Eisenbahnprojekt traten die Liberalen hervor, galt es doch der Entfesselung des Verkehrs, der Hebung von Handel und Industrie, ganz im Sinne ihres wirtschaftlichen Parteiprogramms. Dazu taten ihnen die Regierungsvertreter den Gefallen, ausdrücklich zu erklären, daß nur Erwägungen der Staats- und Volkswirtschaft dem Unternehmen zugrunde lägen, und daß »alle andern Ideen, Voraussetzungen und Unterstellungen,« die daran geknüpft worden seien, nicht hierher gehören.[2] Damit sollte der Angelegenheit jeder rein politische Charakter genommen werden und das war viel wert, denn eine Verständigung mit den Gegnern auf politischem Gebiet hätte den unentwegten Parteigängern als der blanke Verrat an den ureigensten Grundsätzen gegolten. Weniger

[1] Verhandlung der Ständeversammlung 1838. Zweite Kammer, Protokollheft, Seite 208.

[2] Verhandlungen der Zweiten Kammer, 1838, Rede des Staatsministers von Blittersdorff, Protokollheft, Seite 326.

begeistert waren die Männer der eigentlichen Regierungspartei. Ihnen war der bestehende wirtschaftliche Zustand in Baden ein vollauf befriedigender, und zweifelhaft erschien es, ob sich alle die schönen Prophezeiungen vom Segen der Eisenbahnen, vom künftigen großen Wohlstand auch erfüllen würden. Das Aufgeben dessen was man hat, zugunsten von etwas, was erst noch kommen soll, erschien ihnen schwer bedenklich und man machte kein Hehl daraus, daß man am liebsten der Regierung die schon oft erprobte Gefolgschaft verweigert hätte, wenn man sich nicht dem Auslande gegenüber in Notwehr befinden würde. Man müsse, wenn auch schweren Herzens, das kleinere Übel wählen und das größere, die linksrheinische Konkurrenz, damit bekämpfen. Die Rolle des einen gegen alle übernahm der Abgeordnete Sander, der unter dem Vorwand, er bekämpfe lediglich das Staatsbahnprinzip, eine große Rede gegen die Eisenbahn überhaupt hielt.[1] Er brachte manchen beachtenswerten Grund vor, besonders gegen den Bau auf Staatskosten, aber er vernichtete selbst die Wirkung seiner Argumente durch Übertreibungen, die sich manchmal wie schlechte Witze ausnahmen. Über die Wirkung seiner Philippika quittierte man ihm aus den Reihen der Liberalen mit der Bemerkung, jetzt könne man getrosten Mutes und guten Gewissens für die Eisenbahn stimmen, denn man habe alles vernommen, was gegen dieselbe irgendwie zu vernehmen wäre.

Für die Spezialdebatten boten die Fragen über die Richtung der Bahn und über den Bau auf Staatskosten das meiste Interesse. Alle anderen Momente waren mehr nebensächlicher Art, oder waren lediglich Folgerungen aus den Hauptgegenständen. Vor allem versuchte Nebenius und Winter die Wiederherstellung der Regierungsvorlage in betreff der Richtung der Bahn unter erneutem Hinweis auf die rein technische Natur dieser Angelegenheit und unter vorsichtiger Vermeidung der früher erwähnten staatsrechtlichen Bedenken. Aber die Kammer gab nicht nach. Die von ihr entworfene Fassung kam einer Menge von Spezialwünschen einzelner Landesteile und Städte besser entgegen, als die Regierungsvorlage. Schon auf diesem Landtag, der die badische Eisenbahn begründen sollte, kam es zu einem heftigen Widerstreit der allgemeinen und der lokalen Interessen. Die Städte Bruchsal, Dinglingen und Lahr fühlten sich zurückgesetzt, Freiburg befürchtete Umgehung, Offenburg wünschte direkte Verbindung mit Kehl-Straßburg, und die Bewohner des Renchtales und des Hanauerlandes kämpften für eine Appenweier-Kehler Verbindungsbahn. Für diese besonderen Wünsche mußten die Interessen des Binnenverkehrs als Deckmantel dienen, den man als geschädigt ausgab zugunsten des Durchgangsverkehrs, der doch nur dem Ausland zugute komme. Ein Vermittlungsvorschlag des Ministers Winter:[2]

»Von Mannheim bis an die Schweizergrenze wird eine Eisenbahn errichtet, diese soll so nahe als möglich an die Hauptorte des Großherzogtums, insbesondere Heidelberg, Karlsruhe, Rastatt, Offenburg, Lahr und Freiburg gebaut werden«, wurde abgelehnt, ebenso ein Antrag des Ministerialrats von Marschall: »Der Regierung wird es überlassen, Kehl durch eine Seitenbahn mit der

[1]) Verhandlungen der Ständeversammlung 1838. Zweite Kammer, Protokollheft, Seite 143—167.

[2]) Verhandlungen der Ständeversammlung 1838. Zweite Kammer, Protokollheft, Seite 264.






Hauptbahn zu verbinden. Mit allen gegen zwei Stimmen wurde der Artikel 1 des Kommissionsentwurfs unter Aufnahme des Ortes Dinglingen unter die Zahl der namentlich aufgeführten Eisenbahnstationen angenommen.

Wer erwartet hatte, daß sich eine größere Anzahl Stimmen im Landtage für die Erbauung der Bahn durch Privatunternehmer ergeben würde, fand sich getäuscht. Daß die Regierungspartei nur für den Staatsbau stimmen würde, war vorauszusehen, nur unter dieser Bedingung war für sie die Eisenbahn überhaupt annehmbar, sie war überzeugt, daß nur eine Staatsverwaltung den mit jeder Neuerung verbundenen Mißbräuchen und Schädigungen wirksam begegnen könne. Weniger zu erwarten war es, daß die Liberalen, die doch von Haus aus auf eine ganz andere Auffassung von dem Zweck und den Aufgaben des Staates eingeschworen waren, so entschieden für die Staatseisenbahn eintraten. Aus ihren Reihen war die Anregung dazu schon vor drei Jahren gegeben worden und in der Kommission waren gerade sie es gewesen, welche auf Verwerfung des regierungsseitigen Vorbehaltes gedrängt hatten. Die Argumente des Staatsrats Nebenius waren auf fruchtbaren Boden gefallen. Der Satz, daß das Land die freie Verfügung über seine wichtigste Handelsstraße unbedingt behalten müsse, entschied alles und als gar die Befürchtung laut wurde, die Teilstrecke Offenburg-Basel würde, wenn man den Bau den Wechselfällen der Privatunternehmung preisgebe, unter Umständen gar nicht zur Ausführung komme, wagte es kein Abgeordneter mehr, der dieserhalb beunruhigten öffentlichen Meinung durch seine Abstimmung gegen den Bau auf Staatskosten Trotz zu bieten.

Man fühlte aber gut, daß man dem Parteidogma eine schwerwiegende Konzession abgenötigt hatte, indem man dem Staat als Unternehmer die Aktiengesellschaft geopfert hatte. Denn wer sonst wäre eigentlich der berufene Verteidiger der Privatbahn gewesen, als der Liberale alten Schlages? Diesen Konflikt zwischen Parteidogma und besserer Überzeugung zu verblümen und möglichst zu verkleinern, war der Zweck ihrer Reden zu dem Gegenstand. Man betonte, daß man nur dem Wunsche des Landes nachgebe, das Garantien für den Bau der ganzen Strecke verlange, und daß man die von der Regierung damit gehegte Absicht, das Land vor Schwindelunternehmen und Agiotage zu bewahren als eine unnötige Bevormundung freier Bürger von der Hand weise. Man wolle mit dem Beschluß, die Bahn auf Staatskosten zu bauen, ganz gewiß nicht dem Aktienwesen zu nahe treten, weil man seine Dienste nicht in Anspruch nehme. Von der Vortrefflichkeit der Aktiengesellschaft als Unternehmungsform und von der Unentbehrlichkeit derselben für den wirtschaftlichen Fortschritt des Landes sei niemand mehr überzeugt, als der Landtag selbst und es stehe zu erwarten, daß für andere Eisenbahnen im Land die Aktiengesellschaft noch zur Geltung käme.

Schließlich wurde der den Bau auf Staatskosten betreffende 1. Absatz des 2. Artikels mit der gleichen Majorität angenommen, wie der 1. Artikel. Die Artikel 2, Absatz 2 und Artikel 3 boten keine Gelegenheit zu bedeutenderen Debatten, dagegen entstanden über die Fassung des Artikels 4 lebhafte Kontroversen. Der Kommissionsantrag hatte gleichzeitigen Beginn des Bahnbaues in Mannheim, bei Freiburg und bei Schliengen in Aussicht genommen und wollte die ganze Bahnlinie aus solchen unabhängig von einander in Angriff genommenen und ausgebauten Teilstrecken zu-

sammensetzen. Für dieses Bauprogramm traten besonders die Oberländer Abgeordneten ein, um, wie sie ausdrücklich hervorhoben, das Oberland über rasche Fertigstellung ihres Bahnteils zu beruhigen, und jede Bevorzugung des Unterlandes zu verhindern. Dem gegenüber vertraten andere Abgeordnete (Weller, Sander) die Ansicht, die beste Bauweise wäre »der Bau in Sektionen« mit dem Beginn in Mannheim und der ununterbrochenen Fortsetzung nach Süden. Dabei könnte man die erste Teilstrecke (Mannheim-Heidelberg) gewissermaßen als Probestrecke verwerten und früher und ausgiebiger mit dem Betrieb beginnen und sich die in der Zwischenzeit etwa gelungenen Erfindungen zunutze machen. Immerhin möge man schwierige Baustellen in Mittel- und Oberbaden so frühzeitig vorbereiten, daß der Bahnbau ohne großen Aufenthalt fortschreiten könne.

Diesem Bauprogramm traten auch die Regierungsvertreter bei,[1]) welche besorgten, man würde sich durch einen gleichzeitig an vielen Orten begonnenen Bau die Fähigkeit rauben, einer während des Baues erst nötig werdenden Abänderung der Trasse gerecht zu werden. Die Regierung müsse darüber wachen, daß sie allezeit freie Hand behalte. Nach manchen Anträgen und Gegenanträgen einigte man sich schließlich auf den Vermittlungsvorschlag des Ministerialrats von Marschall.[2]) »Die zur Ausmittelung des Bahnzugs erforderlichen Vorarbeiten werden sogleich für die ganze Bahnlänge vorgenommen, der Bau wird in Mannheim begonnen, und an jenen Punkten der Bahnlinie, deren Ausführung voraussichtlich längere Zeit in Anspruch nimmt, namentlich in Freiburg und am Schliengener Berg, baldtunlichst — und zwar jedenfalls so früh ins Werk gesetzt, daß die Bahn in ihren sukzessiven Fortschritten nirgends aufgehalten wird«. Mit einigen Abänderungen unwesentlicher Natur, unter anderem mit Bezeichnung des Platzes Rastatt als Eisenbahnstation wurde der Antrag angenommen. Ferner gab die Kammer ihre Zustimmung zu dem Vorschlag des Präsidenten, diese vier Artikel als selbständiges Gesetz der Ersten Kammer zu übermitteln und die Bestimmungen über den Zwangsgrunderwerb einem besonderen Gesetz vorzubehalten.

Die Diskussion über die der Krone vorzulegende Adresse bot einer Anzahl von Rednern willkommene Gelegenheit, sich bei ihren Wählern in empfehlende Erinnerung zu bringen, indem sie für möglichste Berücksichtigung ihrer Wahlkreise manche Lanze brachen. Andere polemisierten gegen die ängstlichen Techniker, die sich nur an gerade Strecken wagten und ihre Beispiele aus den Prairien Nordamerikas geholt hätten, wo das Fehlen menschlicher Ansiedelungen die gerade Linie allerdings zur besten mache. Die Regierung gab nach allen Richtungen das nicht sehr schwer wiegende Versprechen, alle Wünsche einer wohlwollenden Prüfung unterziehen zu wollen. Für die Wünsche der Stadt Bruchsal seien bereits technische Untersuchungen im Gange.

Auch von einer Seitenbahn Oos-Baden war die Rede — aber nicht auf Kosten des Staates. Der Staat hätte vorerst genug übernonmmen, meinte der vorsichtige Blittersdorff[3]) und freudig stimmten ihm viele Abgeordnete

---

[1]) Vergleiche Rede des Staatsrats Nebenius. Verhandlungen der Ständeversammlung 1838. Zweite Kammer, Protokollheft, Seite 361.

[2]) Vergleiche Rede des Staatsrats Nebenius. Verhandlungen der Ständeversammlung 1833. Zweite Kammer, Protokollheft, Seite 356.

[3]) Verhandlungen der Ständeversammlung 1838. Zweite Kammer, Protokollheft, Seite 420.

bei. Das Schmerzenskind des außerordentlichen Landtags war aber die Petition der Bewohner des Seekreises, über die in diesem Zusammenhang verhandelt wurde. Der Abgeordnete Hoffmann erstattete einen kurzen Bericht. Er erkannte die Klagen der Petenten als berechtigt an, und forderte dringende Abhilfe durch eine Bahn nach Konstanz, die aber einer Aktiengesellschaft überlassen werden müsse, weil sie an die Finanzkräfte des Staates zu hohe Anforderungen stelle. Er beantragt:[1] »Die Petition von Konstanz der in Antrag gebrachten Adresse über die vorzunehmende Untersuchung mit dem Anfügen beizulegen, daß nach geschehener Voruntersuchung dieselbe in Erwägung gezogen und dem nächsten Landtage die geeignete Vorlage wegen Abhilfe der dem Seekreis drohenden Nachteile, namentlich durch etwaige Konzessionierung einer Aktiengesellschaft für Erbauung einer Eisenbahn aus dem Rheintal an den Bodensee gemacht werden wolle«.

Die Frage, wie diese Konstanzer Bahn laufen sollte, wurde je nach den Sonderinteressen der einzelnen Abgeordneten verschieden beantwortet. Die einen erklärten eine Bahn in der Richtung nach Basel als die beste in technischer Beziehung und als wirksame Waffe gegen die Konkurrenz schweizerischer Eisenbahnen. Die anderen zogen die Schwarzwald- und Kinzigtalroute vor mit ihrer viel kürzeren Trasse und ihrer historischen Bedeutung für den Weltverkehr. Aber darüber herrschte ungetrübte Einmütigkeit, daß an den Bau durch den Staat nicht zu denken sei. Höchstens eine Beihilfe durch den Staat wagte man in Aussicht zu stellen, und man ging schon daran, Gründung und Organisation einer solchen Gesellschaft zu beraten. Die Regierungsvertreter versuchten die Gemüter zu beruhigen. Sie meinten, die Sache wäre noch lange nicht dringend genug, um sich in irgend einen später zu bereuenden Beschluß zu stürzen. Von Nachteilen zu sprechen, die der Seekreis durch den Bau der projektierten Eisenbahnbau erleide, sei übertrieben, höchstens könne man sagen, das Rheintal erhalte Vorteile, die der Seekreis vorerst noch entbehren muß, und hierin die ausgleichende Gerechtigkeit zu üben, sei jedenfalls nicht Sache des gegenwärtig versammelten Landtags. Schließlich wurde der vorgeschlagene Inhalt der Adresse fast einstimmig genehmigt.

Die Debatten über das Gesetz betreffend die Zwangsenteignung gestalteten sich sehr weitläufig und umständlich, boten aber wenig Bemerkenswertes. Gegen die Tendenz des Gesetzes kann auch nichts stichhaltiges eingewendet werden. Sander und andere erschöpfen sich in der Forderung aller möglichen Kautelen für möglichst verfassungsmäßige Handhabung der Expropriationsgewalt des Staates, er bringt mit seinen ewigen Einreden die Regierungsvertreter zur Verzweiflung und ist selbst in Verzweiflung, weil niemand auf seine wohlgemeinten Ratschläge hören will. Andere Abgeordnete warnen vor zuviel Eifer und weisen darauf hin, daß das Gesetz vor lauter Kautelen und Garantien schließlich ganz unbrauchbar für den praktischen Gebrauch werden müsse. Nach zahlreichen Abänderungen und Zusätzen redaktioneller Art wird dann das Gesetz mit allen gegen drei Stimmen angenommen.

Umso kürzer war die Diskussion über das Gesetz betreffend die Aufbringung der Kosten. Es ergriffen fast ausschließlich die Regierungsvertreter das Wort, die ihre Stellungnahme zu dem Entwurf der Kommission

[1]) Verhandlungen der Ständeversammlung 1838. Zweite Kammer, Protokollheft, Seite 438.

fixierten. Der Finanzminister erklärte die Aufnahme der Gesamtbausumme in das Gesetz für unnötig, hat aber wegen der Unbedenklichkeit der Klausel keinen Anstand, sie anzunehmen. Aus dem gleichen Grund stimmt er der Erhöhung der vorläufigen Dotation auf vier Millionen Gulden zu, obgleich die Behörde im besten Falle höchstens drei Millionen verbauen könne. — »Die Erhöhung ist zwar überflüssig aber nicht nachteilig«. Manche Bestimmung des Kommissionsentwurfs tadelt der Minister als verfrüht, alle Pläne hätten nur Zweck, wenn sie zeitgemäß seien. Alsbald erfolgte die Annahme des Gesetzes mit 50 gegen 3 Stimmen.

## § 24. Der Staatsvertrag betreffend die Erbauung einer Main-Neckar-Eisenbahn und seine Behandlung in der Zweiten Kammer.

Als dritte Regierungsvorlage wurde der Zweiten Kammer in geheimer Sitzung am 3. März der am 10. Januar 1838 mit dem Großherzogtum Hessen-Darmstadt und der freien Stadt Frankfurt abgeschlossenen Staatsvertrag über die Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen Neckar und Main zur Genehmigung unterbreitet.[1] Der Inhalt des Vertrages ist kurz folgender: Die Eisenbahn soll von Mannheim bis Darmstadt und von da bis Frankfurt gehen und möglichst geradlinig verlaufen. In Mannheim soll die Bahn auf dem linken Neckarufer ausmünden, und über den Neckar soll eine feste Brücke gebaut werden. (Art. 1, 2.) Die Bahn ist als Privatbahn vorgesehen. Eine Aktiengesellschaft soll den Bau der Bahn samt Stationsplätzen und der Neckarbrücke bei Mannheim, sowie die Unterhaltung und Verwaltung auf eigene Kosten übernehmen. Die Großherzoglich hessische Regierung übernimmt die Bildung der Aktiengesellschaft und erteilt die Konzession und die beiden anderen Vertragsstaaten machen diese Konzession wirksam für ihr Gebiet und statten die Gesellschaft mit dem Expropriationsrecht aus. Zu Lasten der Gesellschaft ist in der Konzessionsurkunde folgendes zu bestimmen: Der Bahnbau muß beginnen ½ Jahr nach der Ratifikation des Vertrags und muß vollendet sein binnen 4 Jahren nach diesem Zeitpunkt. Bei Versäumnis der Baufrist erlischt die Konzession. Die beiden Teilstrecken Mannheim-Darmstadt und Frankfurt-Darmstadt sind gleichzeitig zu beginnen. Vor Eröffnung des Betriebs hat die Regelung der Ansprüche der Großherzoglich badischen und der Fürstlich Thurn und Taxisschen Post durch Vertrag oder Entscheidung der Staatsregierungen zu erfolgen. Die Gesellschaft ist gehalten, badischen und Frankfurter Untertanen eine Beteiligung an dem Unternehmen durch Subskription auf Aktien zu gestatten. Der hiernach auf Baden entfallende Teil des Aktienkapitals soll sich nach Maßgabe des auf badischem Gebiet liegenden Teils der Bahnlinie bemessen und der auf Frankfurt entfallende Anteil soll die Hälfte der Kosten an Bahn und Beiwerken zwischen Frankfurt und Darmstadt nach Abzug des Aufwandes für den Bahnhof in Darmstadt ausmachen. Die Tarife für Güter und Personen sollen mit Rücksicht auf die Interessen des Handelsverkehrs festgesetzt werden, eine Erhöhung bedarf Zustimmung der drei Vertragsstaaten. —

[1] Der Wortlaut des Staatsvertrags als Anlage V unten abgedruckt.

Die badische Regierung darf für die Benützung der Neckarbrücke in Mannheim zu keiner Zeit eine Abgabe für den Staat oder die Gemeinde erheben lassen oder erheben.

Die badische Regierung verpflichtet sich, innerhalb 4 Jahren eine Anschlußstrecke von Mannheim rheinaufwärts zu bauen von gleicher Länge, gleicher Spurweite und mit gleichartigem Betriebsmaterial ausgerüstet, wie die Bahn Mannheim-Frankfurt.

Die Konzessionsdauer beträgt 99 Jahre. (Art. 3—8.)

Die Artikel 9—13 treffen Anordnungen über Technikerversammlung, Bahnpolizei, Statutenbestätigung und den Vorbehalt der badischen Regierung betreffend Zustimmung der Stände und Ratifikation.

In der Begründung der Vorlage vor der Kammer wurde besonders auf das System des Baues durch eine Aktiengesellschaft hingewiesen und dieses Abweichen von dem für die badische Hauptbahn angenommenen Staatsbahnsystem damit gerechtfertigt, daß Hessen-Darmstadt nicht in der Lage sei, auf eigene Kosten zu bauen und daß Baden, das nur $^1/_8$ der Linie auf seinem Gebiete habe, sich dieser Sachlage hätte fügen müssen. Der Kommissionsbericht vom 8. März 1838 erkennt die Herstellung der im Staatsvertrag bezeichneten Bahnlinie als den Interessen Badens entgegenkommend an, da einer Verkehrsentziehung durch die linksrheinische Bahn vorgebeugt wird, und Mannheim als Endpunkt und Umschlagsplatz große Vorteile erzielen wird. Die Main-Neckareisenbahn soll einen einzigen Eigentümer haben, da die Strecke Landesgrenze-Mannheim für Betrieb und Verwaltung zu kurz sei. Hessen gebühre unter den obwaltenden Umständen die Initiative bei Erteilung der Konzession an die Gesellschaft. Von den Konzessionären sei auch eine Kaution zu erheben. Bei Entschädigung der badischen Post für entzogene Transporte soll der gleiche Maßstab angenommen werden, wie bei der Entschädigung der Thurn- und Taxisschen Postverwaltung. Eine Übernahme von Aktien durch die badische Staatsregierung wird als förderlich für den Einfluß Badens auf das Unternehmen empfohlen. In der geheimen Sitzung vom 13. März 1838 wurde in der Zweiten Kammer über diesen Bericht beraten, hauptsächlich wurde die Frage besprochen, ob die Erbauung jeder Bahnstrecke in Baden die Genehmigung der Stände bedürfe. Der Minister Winter hält die Mitwirkung der Volksvertretung nur für die wichtigen Eisenbahnen für erforderlich, die das ganze Land angingen, nicht aber für kleinere Bahnen, die nur örtlichen oder Bezirksinteressen dienten. Im vorliegenden Falle handle es sich um eine sehr wichtige Angelegenheit, die mit der badischen Hauptbahn in untrennbarem Zusammenhang stünde. — Die Genehmigung des Vertrags erfolgte ohne weitere Einwände vonseiten des Hauses.

## § 25. Die Eisenbahnvorlagen vor der Ersten Kammer.

Die Erste Kammer des außerordentlichen Landtags hielt am 12. März ihre erste öffentliche Sitzung ab, die im wesentlichen mit geschäftsordnungsmäßigen Vorbereitungen ausgefüllt wurde. Zur Begutachtung der zu erwartenden Gesetzentwürfe wurde eine Kommission gewählt und die Petitionskommission des vorhergehenden Landtags mit der Bearbeitung der einlaufenden Petitionen beauftragt, soweit dieselben nicht mit den Eisenbahnvorlagen im Zu-

sammenhang stünden. Noch am gleichen Tag übermittelte die Zweite Kammer den von ihr genehmigten Gesetzentwurf wegen Anlegung einer Eisenbahn von Mannheim bis Basel und in der zweiten öffentlichen Sitzung vom 17. März folgten die beiden anderen Gesetzentwürfe, sowie der Entwurf betreffend die Adresse an den Thron nach. Den Staatsvertrag wegen der Main-Neckarbahn hatte die Regierung selbst der Ersten Kammer unterbreitet.[1]) Die Seele der Eisenbahnkommission war Geheimer Hofrat K. H. Rau, der auch die Berichterstattung über alle Angelegenheiten übernahm, mit Ausnahme des Enteignungsgesetzentwurfs, der wegen seines spezifisch juristischen Charakters, einem Juristen, dem Geheimrat Beeck zur Bearbeitung übertragen wurde.

Schon am 17. März entledigte sich Rau seiner Aufgabe in drei ausführlichen Vorträgen vor dem Hause.[2]) Nach dem Nebeniusschen Komiteegutachten und dem Hoffmannschen Kommissionsbericht war es für Rau nicht leicht, sich über die gleiche Angelegenheit zu verbreiten ohne Bekanntes zu wiederholen. Seine Aufgabe mußte darin bestehen, etwaige Lücken auszufüllen, die Darstellungen seiner Vorgänger kritisch zu würdigen und seinen Standpunkt zu denselben vorzuführen und zu begründen. Der Gedankengang ist der gleiche, wie bei Nebenius und Hoffmann: Zuerst Darstellung des Eisenbahnwesens und seiner Einflüsse im Allgemeinen, dann Hervorhebung besonderer Wirkungen auf bestimmte Lebensgebiete, Übertragung der hierbei gewonnenen Resultate auf den zur Beratung stehenden Fall und Begutachtung desselben in seinen Einzelheiten unter besonderer Beleuchtung der Systemfrage.

Nebenius und Hoffmann hatten besonders auf die dem Eisenbahnwesen innewohnenden Eigenschaften hingewiesen und hatten aus den dabei zutage geförderten Tatsachen und Wirkungen die Zweckmäßigkeit und Lebensfähigkeit der Eisenbahn als Verkehrsmittel abgeleitet. Die Eisenbahn kann nicht mehr verschwinden, sie wird sogar das erste und wichtigste aller Verkehrsmittel werden, weil nur sie imstande ist, das Transportbedürfnis der Zukunft zu befriedigen. Die Eisenbahn wird eine volkswirtschaftliche Notwendigkeit sein, kein Land wird ihrer entbehren können. Für diese Auffassung von der Stellung der Eisenbahn im Leben der Völker tritt Rau in der Einleitung zu seinem Hauptbericht so zu sagen den historischen Beweis an. Er schildert die ersten Eisenbahnversuche in England, die behindert durch mancherlei technische Mißgriffe und durch die Feindschaft der für ihr Verkehrsmonopol besorgten Kanalinteressenten erst 1824 zu einem greifbaren Resultat führten. Wir sehen die Liverpool-Manchestereisenbahn entstehen, das Vorbild einer ganzen Reihe von Eisenbahnen, die in rascher Folge gegründet werden und bald das Verkehrsleben von ganz England erobert haben. Sieben Jahre nach Eröffnung dieser Bahn sind in England 640 Meilen fertig gestellt, die Verbindung zwischen London und Edinburgh ist gesichert und eine Reihe weiterer Bahnen ist bereits durch Parlamentsakte genehmigt. Die neuesten Berichte aus Amerika erzählen von Projekten riesenhafter Natur und schon sind dort über 6000 Meilen gebaut mit einem Aufwand von 315 Millionen

[1]) Über den Wortlaut der Gesetzentwürfe und der Adresse, siehe Verhandlungen der Ständeversammlung 1838, Protokollheft der Zweiten Kammer Seite 385/387, 488/489, 562/566, 490/493, Beilageheft der Ersten Kammer Seite 5/17. Über den Wortlaut des Staatsvertrags betr. Main-Neckareisenbahn, siehe Anlage V unten.

[2]) Verhandlungen der Ständeversammlung 1838. Erste Kammer. Beilageheft Seite 19/107.

Gulden. Daß Frankreich und Belgien nicht zurückbleiben, ist bekannt und auch in Deutschland sieht man allüberall vielversprechende Anfänge. Wohl weiß die Eisenbahngeschichte auch von mißlungenen Unternehmungen zu erzählen, aber diese Mißerfolge beruhen nur auf Unkenntnis der Natur des neuen Verkehrsmittels, auf technischen Vorurteilen und auf allzu hoch gespannten Erwartungen auf reichen Reingewinn. Weitaus die meisten Eisenbahnen, die unter vernünftiger Würdigung aller zugrunde liegenden Umstände auf solider Basis gebaut wurden, übertrafen die an sie geknüpften Erwartungen, indem sie als eine verkehrsschaffende Kraft ersten Ranges wirkten und besonders den Personenverkehr ganz außerordentlich belebten. Aus allen Wahrnehmungen und Beispielen in den verschiedensten Ländern läßt sich die Gewißheit schöpfen, daß mit der Einführung und Benutzung der Eisenbahn keine verderblichen Erscheinungen bevorstehen, und daß die Vorteile das Übergewicht über die möglichen Nachteile haben werden.

Über die Leistungen der Eisenbahn gegenüber anderen Transporteinrichtungen ist schon viel gesprochen und geschrieben worden. Sie beruhen auf dem günstigen Verhältnis zwischen Kraft und Last, auf der Anwendung der Dampflokomotiven auf möglichst glatter Bahn. Sie äußern sich unmittelbar in ausgiebiger Ersparnis an Transportkosten und mittelbar in allgemeiner Hebung der Volkswirtschaft und der Kultur. Beispiele und Einzelheiten hierüber enthält der Rausche Bericht zur Genüge.

Der Berichterstatter wendet sich dann zur Untersuchung des badischen Eisenbahnprojekts und führt etwa folgendes an:

Zur Beurteilung der voraussichtlichen Personenfrequenz auf der projektierten Bahn sind fremde Beispiele wenig brauchbar. Mehr Anhaltspunkte ergibt die Betrachtung der Bevölkerungs- und der Erwerbsverhältnisse des Landes selbst. Das Fehlen großer Städte wird ausgeglichen durch eine ziemlich dichte, gleichmäßig verteilte und sehr lebhafte und reiselustige Bevölkerung. Außerdem war Baden wegen seiner Naturschönheiten und Bäder immer das Ziel eines nicht unbedeutenden Fremdenverkehrs. Nach allen Anzeichen besteht gute Anssicht auf einen wenn auch nicht auffallend starken, so doch anhaltenden und gleichmäßigen Personenverkehr auf der Eisenbahn Mannheim-Basel. Der Güterverkehr ist von dem Umstand begünstigt, daß die zukünftige Eisenbahn mit der Rheindampfschiffahrt in unmittelbarem Zusammenhang steht, so daß die Güter von Holland nach der Schweiz nur einer einmaligen Umladung bedürfen. In Frankreich ist man auf diese neue Nord-Süd-Handelstraße schon aufmerksam geworden, und beginnt auf Abwehrmaßregeln zu sinnen. Wertvoller für die Bahn wird jedoch der innere Güterverkehr werden, der zum Teil schon vorhanden und nur aufgenommen, zum Teil auch erst geschaffen werden muß. Die allgemeine Entfesselung der Produktions- und Konsumationskraft, sowie die erleichterte Ausgleichung der verschiedenen Landeserzeugnisse des Ober- und Unterlandes wird sicher einen ziemlich lebhaften Güterverkehr mit sich bringen, der größtenteils der Bahn zufallen wird. Die oft erörterten nachteiligen Wirkungen der Eisenbahn auf einzelne Erwerbszweige und Landesteile sind sowohl absolut betrachtet, als auch verglichen mit den in Aussicht stehenden Vorteilen übertrieben und sind lange nicht so groß als diejenigen, welche beim natürlichen Gang der wirtschaftlichen Entwickelung oft unabänderlich über gewisse Bevölkerungsklassen hereinbrechen. Im vorliegenden Falle findet weniger eine Vernichtung als

eine Umwandlung einzelner Erwerbszweige in andere statt. Ein großer Teil der Fuhrleute kann bei der Eisenbahn beschäftigt werden, der Pferdezüchter wird Rindviehzüchter und der Haferbauer wird Kornbauer. Die Ausschaltung der Oberrheinschiffahrt ist eher als ein Vorteil für das Land anzusehen und die verminderte Frequenz der Kinzigtalstrasse muß erst noch bewiesen werden.

Nicht die wichtigste, aber doch eine sehr bedeutsame Frage für die Beurteilung des Eisenbahnprojektes ist die Frage nach der voraussichtlichen Rentabilität. Dieselbe hängt zunächst ab von den Kosten für Bau und Ausrüstung mit Betriebsmitteln. Nach Maßgabe der technischen Untersuchungen wird der Bahnbau auf der Strecke Mannheim-Karlsruhe bei eingleisiger Ausführung 3,34 Millionen Gulden, bei zweigleisiger Ausführung 5,2 Millionen Gulden, also die Wegstunde 212000 bzw. 331000 Gulden und auf der Strecke Karlsruhe-Landesgrenze eingleisig 9,46 Millionen, zweigleisig 14,54 Millonen Gulden kosten. Die Gesamtbausumme beträgt daher für eine doppelgleisige Bahn rund 20 Millionen Gulden und für eine eingleisige Bahn rund 13 Millionen Gulden ohne Betriebsmaterial, dessen einmalige Beschaffung erfahrungsgemäß 20—25% des Baukapitals erfordern wird.[1] Die Beschaffung des Baukapitals wird aber bei der Länge der Bauzeit und dem gefestigten Staatskredit keine Besorgnis vor Erschütterungen im Finanzwesen des Staats oder in der wirtschaftlichen Entwickelung der Bevölkerung hervorrufen. Über einen anderen wichtigeren Faktor in jeder Rentabilitätsberechnung, über die Höhe der laufenden Betriebsausgaben läßt sich mangels genügender Erfahrungen, besonders über die Abnützung der Materialien und den Verbrauch und den Preis von Brennstoffen nichts bestimmtes sagen, besonders da sie mit der Intensität des Betriebs, über welche noch gar keine Anhaltspunkte vorliegen, in direktem Zusammenhang stehen. Man muß hier vorläufig die Berechnungen des »Comitéberichts« acceptieren, ebenso wie bei Beurteilung des dritten hierher gehörigen Faktors, der gegenwärtig vorhandenen und der zu erwartenden Frequenz. Zahlenmäßig ist diese mangels geeigneter Aufzeichnungen unter keinen Umständen sicher zu erfassen, man muß sich, wie Nebenius mit Schätzungen oberflächlicher Natur begnügen, und es steht nur zu hoffen, daß diejenigen Recht behalten werden, welche die Nebeniusschen Angaben als absichtlich zu niedrig gegriffen hinstellen und behaupten, die Güter- und Personenverkehrsziffern seien jetzt schon viel höher als zugestanden wird. Die volle Verzinsung des ganzen Baukapitals ist für die erste Zeit voraussichtlich nicht zu erwarten, doch wird sich der Reinertrag der Verzinsung der Staatsschuld nähern.

Die projektierte Bahn im Elsaß wird, wenn sie zur Ausführung kommt, dem Erfolg der badischen Bahn ohne Zweifel etwas schaden, aber erdrückend wird diese Konkurrenz niemals wirken, schon wegen der besseren Lage der badischen Bahn zum deutschen Verkehrsgebiet und wegen der für die linksrheinische Bahn mißlichen Territorialverhältnisse. Wenn auch die badische Bahn durch das Projekt der elsässer Bahn früher als sonst zu einem unabweisbaren Bedürfnis geworden ist, so ist sie noch lange nicht als ein bloßes Mittel der Notwehr, als ein notwendiges Übel zu betrachten, sie ist vielmehr eine Anstalt, die dem Lande reichen Segen bringen wird.

[1] Über Kostenvoranschlag siehe Kommissionsbericht Rau, Seite 19 ff.

Soll die Bahn gebaut werden, so muß dies auf Staatskosten geschehen. Der Staat muß die Bahn selbst übernehmen:[1])

1. Weil er auf keinen Gewinn Anspruch zu machen braucht, die Frachten und Fahrgelder niedrig stellen und so der Bahn die wünschenswerte Frequenz am leichtesten sichern kann;

2. Weil er sogar im Falle einer unvollständigen Verzinsung in den volkswirtschaftlichen Vorteilen und der Vermehrung anderer Einnahmequellen Ersatz findet;

3. Weil von einer Aktiengesellschaft die für das Oberland überaus wichtige Fortsetzung der Bahn bis an die Schweizergrenze nicht sicher zu erwarten wäre;

4. Weil er die Bahn, die man mit Recht als die stärkste Pulsader des Verkehrs im Großherzogtum bezeichnet hat, nach gemeinnützigen Rücksichten anlegen und verwalten lassen wird, während dies von einer Aktiengesellschaft weder zu erwarten, noch in billiger Weise zu verlangen ist;

5. Weil man bis jetzt noch kein zuverlässiges Mittel ausfindig gemacht hat, die Nachteile zu verhüten die aus den Spekulationen auf die Leichtgläubigkeit der Aktienkäufer entstehen.

In der Vergrößerung der Staatsschuld liegt kein Grund gegen die Übernahme der Eisenbahn ins Staatseigentum, denn es handelt sich hier um Aufnahme einer produktiven Schuld, die sich in nützliche Anstalten zur Vermehrung des Landeswohlstandes umsetzt und nicht um Deckung von Ausgaben, die zur Erhaltung des Staatswesens zwar notwendig sind, aber keinen unmittelbaren Ersatz der verschlungenen Kapitalien bieten. Diese neue produktive Schuld wäre aus Zweckmäßigkeitsgründen möglichst von den anderen Bestandteilen der Staatsschuld getrennt zu halten, aber für eine abgesonderte Tilgung läge keine Notwendigkeit vor.

Zur Beurteilung des von der Zweiten Kammer übermittelten Gesetzentwurfs übergehend, erkennt der Berichterstatter die zwar nicht zwingenden, aber dennoch sehr beachtenswerten Gründe an, aus denen die Zweite Kammer den von der Regierung vorgelegten einzigen Gesetzentwurf in zwei zerlegte und jeden besonders ausgestaltete. Der Hauptinhalt des Gesetzes wird durch die Abänderungen nicht berührt und die Regierung wird nicht gezwungen, etwas zu tun, was nach wiederholter Prüfung als unzweckmäßig erscheint. Alle von der Zweiten Kammer gemachten Zusätze sind nur Folgerungen oder nähere Ausführungen des Leitgedankens, denen man gerne zustimmt, wenn man mit diesem selbst einverstanden ist. Es hätten noch manche andere Bestimmungen Aufnahme in das Gesetz finden können, z. B. Unfallverhütungsvorschriften, technische Anordnung der Betriebsmittel und dergleichen, aber es ist immer bedenklich, durch Gesetz die Tätigkeit der Vollzugsorgane allzusehr einengen zu wollen. Mit dem Inhalt der einzelnen Artikel erklärte sich die Kommission im wesentlichen einverstanden, sie enthält sich des Vorschlags irgendwelcher Zusätze und beantragt unveränderte Annahme des ganzen Hauptgesetzentwurfs.

Der Berichterstatter wendet sich nun zur Besprechung der von der Zweiten Kammer in bezug auf die Eisenbahn beschlossene Adresse. Es ist nur zu begrüßen, wenn die Regierung, der die Ausführung des Gesetzes ob-

[1]) Kommissionsbericht Rau, Seite 85.

liegt, die Meinung der Stände über diesen oder jenen zweifelhaften Punkt erfährt. Die vorliegende Adresse besteht aus solchen Meinungsäußerungen, die aber keinen bindenden Charakter haben können, da die örtlichen Verhältnisse noch nicht völlig aufgeklärt sind. Sie enthalten vielmehr die Bitte an die Krone, untersuchen zu lassen, ob die einzelnen Wünsche mit der Gesamtheit der zu beachtenden Rücksichten vereinbar sind, und in diesem Sinne kann man ohne Bedenken der Adresse beitreten. Besondere Erwähnung verdient noch die Petition der Stadt Konstanz wegen der dem Seekreis durch die projektierten Eisenbahn drohenden Verkehrsentziehung. Es steht zu hoffen, daß die Beunruhigung vorzeitig und übertrieben ist, aber jedenfalls wird sie leichter beschwichtigt, durch Vorbereitungen zur Abhilfe, als durch Bestreitung des Grundes und deshalb teilt auch die Kommission den Wunsch, die Regierung möchte den Gegenstand einer alsbaldigen Untersuchnng unterziehen. Der Vorschlag der Zweiten Kammer, einer Aktiengesellschaft die Lösung der daraus entspringenden Aufgaben zu übertragen, ist nur zu unterstützen, obwohl es ungewiß ist, ob die Regierung diesem Wunsche in nächster Zeit stattzugeben imstande sein wird.

Über den Gesetzentwurf betreffend die Kostendeckung bleibt nach dem Bericht in der Zweiten Kammer für Rau wenig zu sagen übrig. Es ist nicht denkbar, daß eine so große Ausgabe aus den laufenden Einkünften des Staates bestritten werde, es steht aber der Aufnahme von Darlehen für diesen Zweck wegen der aus dem Unternehmen zu erwartenden Einkünfte kein Bedenken entgegen. Die Steuerzahler haben keinen Anlaß zu Beunruhigung, da die Ausgaben für Verzinsung und Tilgung nach der bisher geübten Praxis nicht sehr groß sein werden, und da die unteren Bahnstrecken bald in Betrieb genommen werden können und schon einen gewissen Betrag abwerfen dürften. Die allgemeinen Erwägungen über die Nützlichkeit und Notwendigkeit des Unternehmens sind so gewichtig, daß die Möglichkeit eines Zinsenausfalles nicht dagegen aufkommen kann. In der ersten Zeit, solange noch keine Betriebseröffnung stattgefunden haben wird, hat die Staatskasse allerdings die ganze Zinsenlast zu tragen, kann jedoch die Überschüsse des Staatshaushaltes dazu heranziehen. Schließlich beantragt die Kommission auch die Annahme dieses Gesetzentwurfes nach den Beschlüssen der Zweiten Kammer, bei denen sie keine Abänderungen in Vorschlag zu bringen hat.

Über den von der Zweiten Kammer geschaffenen Gesetzentwurf betreffend die Eigentumsabtretung zugunsten der zu erbauenden Eisenbahn referierte das Kommissionsmitglied Geheimrat Beeck im Namen der Kommission und zwar unmittelbar anschließend an die Vorträge von Rau. Er berührte kurz den Inhalt und den Zweck des Gesetzentwurfes, dem Enteignungsgesetz von 1835 eine den Umständen entsprechende Ergänzung zu bieten. Fände dieser Entwurf keine Gnade vor dem Hause, so hätte das lediglich die Wirkung, daß nur die Vorschriften des Enteignungsgesetzes selbst zur Anwendung kommen müßten, mit allen Umständlichkeiten eines zeitraubenden Verfahrens. Darum sollten für den vorliegenden Gesetzentwurf auch diejenigen stimmen, welche die anderen Vorlagen ablehnen wollten. Die von der Zweiten Kammer veranstaltete Abfassung des Entwurfes sei ihrer Tendenz und ihrer wohlgelungenen Konstruktion wegen nur beifällig zu begrüßen. Die Kammer habe mit geschickter Hand alles weggeräumt, was das Enteignungsgesetz in seinen Wirkungen als Ausnahmegesetz verschärfen könne. Bei einem

so fühlbaren Eingriff in die unbestreitbare Rechtssphäre des einzelnen, wie sie die Zwangsenteignung darstellt, muß jeder Schritt, jede Maßnahme der Enteignungsbehörde dem Betroffenen gegenüber durch Gesetz genau umschrieben sein; für das freie Ermessen der Verwaltungsbehörde ist hier kein Raum, es wird zu leicht als Willkür empfunden. Ferner beschränkt der Entwurf der Zweiten Kammer die Wirkungskraft des Gesetzes auf das unbedingt notwendige und spricht ganz bestimmt aus, daß es nur für den zwangsweisen Erwerb der für die Bahnstrecke erforderlichen Grundstücke gelten soll. In allen anderen Fällen greift das ursprüngliche Enteignungsgesetz, sowie das zurzeit geltende bürgerliche und öffentliche Recht Platz. Die Kommission hat dem Entwurf nichts beizufügen und bittet um unveränderte Annahme durch das Haus.

Die Diskussion im Plenum war kurz und nahm wenig mehr als eine Sitzung in Anspruch.[1]) Nichtsdestoweniger setzte die Opposition gegen die Vorlagen viel kräftiger und erfolgreicher ein, als im anderen Hause. Das neue Verkehrsmittel überhaupt abzulehnen wagte jedoch niemand, trotzdem Zweifel genug über die Rentabilität und Nützlichkeit laut wurden, denn die Furcht vor der linksrheinischen Bahn hatte diese Frage von vorneherein entschieden. Innerhalb weniger Wochen war es für jeden am wirtschaftlichen Gedeihen des Landes interessierten zum unerschütterlichen Dogma geworden, daß nur die Eisenbahn selbst das Heilmittel für die dem Lande durch die Eisenbahn drohenden Schäden sein könnte. Dagegen bot die gesetzliche Festlegung des Baues auf Staatskosten willkommene Gelegenheit zur Bekämpfung, ohne sich dem Verdacht auszusetzen, man sei überhaupt ein Verkehrsfeind. Man warnte vor dem Erstarren der Angelegenheit in dem eisigen Gewande des Staatszwanges und appellierte an den »Geist der Assoziationen«, an das kräftige Leben der Individuen, wie es in England blühe, dessen einfaches, jeder Unternehmungslust freien Raum bietendes Staatsleben nicht eindringlich genug zur Nachahmung empfohlen werden könne. Andererseits sei es bedenklich, den Staat mit einer so weit ausschauenden, in ihrem Enderfolg noch so unsicheren Unternehmung zu belasten, was den Gang der Staatsmaschine noch weit schwerfälliger machen müsse, als er ohnehin schon sei. Der Staat solle dem Eisenbahnwesen nicht seine Grenzen verschließen, aber unbedingte Zurückhaltung bewahren, unbeschadet seiner Pflicht, dafür zu sorgen, daß die Interessen des Landes und des Volkes keinen Schaden erleiden, besonders nicht zum Vorteil der Eisenbahnunternehmer. Deshalb sei die Verleihung einer Konzessionsurkunde an eine Aktiengesellschaft der einzige Weg zur Lösung der Eisenbahnfrage, was unter anderen Autoritäten auf dem Gebiet der Staatswirtschaft der Berichterstatter Rau vor kaum fünf Jahren selbst bewiesen habe. Man solle sich daher die Möglichkeit offen halten, jederzeit der besseren Einsicht Folge zu leisten und nicht von Anfang an durch Gesetz die Brücke zum staatlich beaufsichtigten Privatbahnwesen abbrechen. Es wird daher beantragt, den Vorbehalt der Regierung über den Bau auf Staatskosten wieder herzustellen und ausdrücklich zu betonen: »Der Bau wird auf Staatskosten ausgeführt, insofern nicht einer Aktiengesellschaft mit Vorteil die Ausführung überlassen werden kann«.[2])

---

[1]) Verhandlungen der Ständeversammlung 1838. Erste Kammer. Protokollheft, Seite 16/110.

[2]) Verhandlungen der Ständeversammlung 1838. Erste Kammer. Protokollheft, Seite 60.

An Zustimmung für diesen Antrag fehlte es nicht und es liegt gar nicht außer dem Bereich der Möglichkeit, daß die Mehrheit der Kammer für diesen Standpunkt hätte gewonnen werden können, wenn nicht der intellektuelle Vater des badischen Staatsbahnwesens, Staatsrat Nebenius, in seiner Eigenschaft als Kammermitglied die ganze Wucht seiner Autorität dagegen ins Feld geführt und in beredten Worten das Vertrauen in die Kraft des Landes und die Umsicht seiner Regierung wieder hergestellt hätte. Seinen Bemühungen ist es hauptsächlich zu danken, daß der Hauptgesetzentwurf in der Fassung der Zweiten Kammer mit starker Mehrheit angenommen wurde, nachdem die Regierungsvertreter auf die Wiederherstellung des ursprünglichen Entwurfes nachdrücklich verzichtet. und Rau seine Bekehrung zum Staatsbahnanhänger eingehend erläutert hatte.[1]) Viel zur Beruhigung trug die Erklärung des Finanzministers von Böckh bei, man habe sich mit der Annahme des Gesetzes durchaus nicht dem Staatsbahnsystem verschrieben. »Das Gesetz sagt zwar« — so fährt der Minister fort — »die Eisenbahn soll auf Staatskosten ausgeführt werden. Wenn wir die Erfahrung machen, daß dies dem Landesinteresse nicht zusagt und weniger zuträglich ist, als der Bau durch eine Aktiengesellschaft, so ist es keinem Zweifel unterworfen, daß die Regierung und beide Kammern sich zur Änderung des Systems verstehen werden.«[2]) Die Debatten über die Adresse und die beiden anderen Gesetzentwürfe drehten sich nur um unwichtigere Einzelheiten und um eine Reihe von besonderen Wünschen und Ansichten einzelner Kammermitglieder. Der Adresse wurde in allen Punkten beigetreten und die Gesetze wegen Kostendeckung und Eigentumsabtretung unverändert angenommen. Der Staatsvertag betreffend den Bau der Main-Neckarbahn war schon einige Tage vorher in geheimer Sitzung ganz im Sinne der Regierung undder Zweiten Kammer erledigt worden.

## § 26. Die Schließung des Landtags und die Publikation der Eisenbahngesetze.

In der 10. öffentlichen Sitzung vom 24. März 1838 empfing die Zweite Kammer die Mitteilung von der Genehmigung der Entwürfe durch die Erste Kammer und bestimmte alsbald eine Abordnung zur persönlichen Mitteilung des Ergebnisses an den Großherzog.

Damit war die Aufgabe des außerordentlichen Landtages erfüllt und schon zwei Tage später trat er zum letzten Male zusammen, um vom Staatsminister Winter im Namen des Großherzogs in feierlichem Akte geschlossen zu werden.

»Es ist ein freudiges Gefühl« — begann der Minister — »ein Land zu sehen, das seinen Anfang und seine Größe nur nach Hunderten von Quadratmeilen und seine Bevölkerung nur nach Hunderttausenden zählt — ein Land das vor kaum einem halben Menschenalter durch schwere Kriege und deren

[1]) Verhandlungen der Ständeversammlung 1838. Erste Kammer. Protokollheft, Seite 64.

[2]) Verhandlungen der Ständeversammlung 1838. Erste Kammer. Potokollheft Seite 61.

Folgen niedergedrückt, dessen öffentliche Haushaltung nicht geordnet, dessen Gemeinden und Privatfamilien mit schweren Schulden überladen waren — ich sage, es ist ein freudiges Gefühl, ein Land zu sehen und es ist erhebend, Bewohner dieses Landes zu sein, das nach kaum einem halben Menschenalter, ungeachtet seines nicht großen Umfanges und trotz allen erlittenen Unfälle, die bedeutendsten Summen zur Entfesselung seines Bodens, für Gerechtigkeitspflege, für Kirchen und Schulen, für Wasser- und Straßenbau, für Künste und Wissenschaften, für Gebäude aller Art aus eigener Kraft verwendet hat und nun das größte Unternehmen auf dem europäischen Kontinent auszuführen im Begriffe steht und das alles aus öffentlichen Mitteln auf gemeinschaftliche Kosten........ Seine Königliche Hoheit erkennen an, daß Sie die Ihnen zur Beratung vorgelegte Frage in möglichst kurzer Zeit mit Gründlichkeit, Ruhe, Umsicht und Gewissenhaftigkeit beraten haben. Und wenn auch noch Zweifel gegen dieses Unternehmen stattfinden mögen — und es ist verzeihlich, wenn sie stattfinden, so mögen sie gleichfalls darin — in dieser ruhigen und gewissenhaften Beratung, die alle Verhältnisse erwogen hat, Beruhigung finden. Auch das Land, dessen Interessen Sie von allen Seiten beleuchtet und besorgt haben, wird Ihnen seinen Dank entrichten.

Das Ausland, welches Ihren Verhandlungen gefolgt ist, wird Ihnen seine Achtung nicht versagen.

Und so möge denn das Werk gedeihen, fortschreiten und vollendet werden, und unsere späteste Nachkommenschaft Zeuge sein, was wechselseitiges Vertrauen zwischen Fürst und Volk, was Einigkeit hervorzubringen vermag[1].)

Das Schicksal fügte es, daß diese Worte die letzten werden sollten, die Minister Winter im Auftrag seines Herrn an das Land richtete, am anderen Tage schloß der treue Diener seines Vaterlandes die Augen für immer, ein Schlagfluß hatte seinem tatenreichen Leben ein Ziel gesetzt. —

Schon am **29. März 1838** erfolgte die Verkündigung der drei Eisenbahngesetze[2]) im Regierungsblatt und am 14. April 1838 wurde eine Eisenbahnbaudirektion bestellt, um den Bau der ersten badischen Staatseisenbahn in die Wege zu leiten.

---

[1]) Verhandlungen der Ständeversammlung 1838. Zweite Kammer. Protokollheft, Seite 605, 607.

[2]) Über den Wortlaut der Gesetze siehe Anlagen I, II und III.

## V. Abschnitt.

### Rückblick und Schlußbetrachtung.

So war nach fünfjähriger Vorbereitung der entscheidende Schritt geschehen, das Eisenbahnwesen hatte Eingang in Baden gefunden, und Umfang und Richtung seiner Entwickelung waren für die nächste Zeit fest vorgezeichnet. Der gesetzgeberischen Tätigkeit konnte die Organisation der Ausführung alsbald folgen und der Bau konnte jederzeit beginnen.

Faßt man den ganzen Verlauf der Eisenbahnbewegung bis Frühjahr 1838 kurz zusammen, so kann man auf den ersten Blick zwei sich scharf voneinander abhebende Phasen unterscheiden. Der erste Abschnitt bis zum Frühjahr 1836 steht vollständig im Zeichen der privaten Initiative. Newhouse und List bereiten dem Eisenbahnprojekt Mannheim-Basel die Wege, indem sie in lebhafter Agitation das Land von der Notwendigkeit und Ausführbarkeit der Eisenbahn zu überzeugen suchen, und sich erbieten, den Bau und Betrieb selbst in die Hand zu nehmen. Ihre Bemühungen sind, was den letzteren Punkt anbelangt, erfolglos, die Staatsregierung kann sich nicht entschließen, den folgenschweren Schritt zu tun und mit einer Konzession ihren Einfluß auf den weiteren Verlauf der Angelegenheit abzutreten, sondern hält sich einstweilen in beobachtender Passivität. Der Eisenbahngedanke schwindet aber nicht mehr von der Tagesordnung. Belebt von den Erfolgen im Ausland, durchdringt er rasch und vollständig die öffentliche Meinung und die Regierung sieht sich genötigt, der Bewegung näher zu treten. Jetzt beginnt die zweite Periode der Entwickelung. Auf die allgemeine Agitation ohne Unterlagen, lediglich auf fremde Beispiele und willkürliche Schätzungen sich stützend, folgt die strenge Untersuchung und die eingehende Bearbeitung eines eng umgrenzten Projekts. Die Regierung prüft die Möglichkeit der Ausführung, versichert sich im voraus der Zustimmung des Landes und wartet nur noch die passende Gelegenheit ab, um mit ihrem Plane vor die Öffentlichkeit zu treten. Diese Gelegenheit stellt sich alsbald ein, als Bayern den Gedanken des Anschlusses an die Elsaßbahn ausspricht. Die Möglichkeit einer durchgehenden linksrheinischen Eisenbahnverbindung wurde das Signal zur Tat, der außerordentliche Landtag vom Frühjahr 1838 wurde einberufen und unter seiner Mitwirkung wurde der Grundstein des badischen Eisenbahnwesens gelegt.

Das Ergebnis der Eisenbahngesetzgebung des Frühjahrs 1838 war ein doppeltes: einmal die verfassungsmäßige Gründung der großen badischen Durchgangsbahn auf Staatskosten und dann die Sicherung einer Fortsetzung derselben nach Norden auf dem Vertragswege.

Damit, daß man die Mannheim-Baseler Eisenbahn zur Staatsbahn machte, wollte man sich aber nicht dem Staatsbahnsystem unwiderruflich ausgeliefert haben. Landtag und Regierung waren durchaus einig, daß diese Mannheim-Baseler-Bahn einzig und allein Staatsbahn werden und bleiben solle. Alle andern etwa noch zu bauenden Bahnen, ob groß oder klein, könnten nicht Sache des Staates sein, sie seien der Privatunternehmung zu überlassen. Die wichtigste Verkehrsader, der Stamm des Netzes dem Staate, die Äste den Privaten — besser könnte den Interessen und den Zwecken des Staates nicht gedient werden. Und ein solches vom Standpunkt des Staates geradezu ideales gemischtes Eisenbahnsystem[1]) glaubte man inauguriert zu haben. Die Tatsachen der Folgezeit lehrten aber, was man bei objektiver Würdigung der ganzen Sachlage von Anfang an hätte einsehen müssen, daß ein solches gemischtes System in Baden niemals Fuß fassen konnte. Die Rheintalbahn ist die »Hauptbahn« schlechthin, ihre Verkehrsbedeutung wird weder von der Schwarzwaldroute noch von einer anderen auch nur annähernd erreicht. Alle anderen in Baden noch möglichen Bahnen durchziehen verkehrsärmere Gegenden, haben mit schwierigeren Bau- und Betriebsverhältnissen zu rechnen und müssen bei der geringen Ost-West-Ausdehnung Mittelbadens in zwei voneinander völlig getrennte und nur durch die staatliche Hauptbahn in Kontakt zu bringende Bezirke zerfallen. Die Rentabilität badischer Bahnen beruht auf der Hauptbahn, ein Netz ohne Anteil an dieser ist von vornherein zur Ertragslosigkeit verdammt. Unter diesen Verhältnissen, die damals geradeso vorlagen wie heute, ist es nicht zu verwundern, daß alle Unterhandlungen mit Privatunternehmern wegen der Schwarzwald-, der Basel-Konstanzer-, der Odenwaldbahn und anderer Bahnen zum Schlusse ergebnislos blieben, und der Staat in die Lücke springen mußte, ohne Rücksicht auf seine sonstigen Aufgaben. Mit der Charakterisierung der Mannheim-Baseler Eisenbahn als Staatsbahn hatte man das Staatsbahnsystem überhaupt eingeführt, ohne daß man es grundsätzlich wollte, denn Hauptbahn und Seitenbahn lassen sich in Baden nicht scheiden, sie gehören zusammen und bilden ein Ganzes, wie Stamm und Äste den Baum bilden. Die badische Staatsbahn ist neben der belgischen eine der ersten Beispiele von Staatsbahnen und blieb es auch lange Zeit. Im Vaterland des Eisenbahnwesens, in England, war nach der herrschenden Ansicht vom Staatszweck die Staatsbahn ein Unding und diese Auffassung war auf dem Kontinent Evangelium, wie vieles andere, was in jener Zeit von England kam. Umso interessanter ist es zu untersuchen, was die leitenden Männer in Baden bewog, vorerst auf die Mitwirkung der Privatunternehmung zu verzichten nnd die hiefür ins Feld geführten Gründe auf ihre Stichhaltigkeit zu prüfen. Das Beispiel Belgiens konnte nicht maßgebend sein, denn Belgien hatte ganz besondere Gründe für sein Staatsbahn-

[1]) Wir verstehen hier unter dem »gemischten System« auch das Vorhandensein von Privat- und Staatsbahnen unabhängig voneinander in demselben Staatsgebiet, nicht nur Staats- und Privatbahn als Konkurrenten auf demselben Verkehrsgebiet. — Vergleiche v. d. Leyen Art. »Eisenbahnpolitik«, Handwörterbuch der Staatswissenschaften, Band III.

system. Es wollte sich damit eine Waffe schaffen gegen Holland, von dem es sich soeben getrennt hatte, und gegen das es schon lange einen erbitterten Konkurrenzkampf auf dem Gebiet des Verkehrswesens führte. Außerdem hatte man noch keine Gelegenheit, die Zweckmäßigkeit und Brauchbarkeit des belgischen Staatsbahnwesens zu erproben, das sich selbst noch in den Anfangsstadien befand.

Man ist versucht, an politische Motive zu denken in der Art, daß die Regierung von einer Staatsbahn mit ihrem tiefgreifenden Einfluß auf das ganze Volk und mit der Menge von Angestellten und sonstigen Abhängigen eine Vergrösserung ihres Wirkungskreises und ihrer Machtmittel gegenüber dem Landtag erhoffte. Aber die Regierung lehnte in den Debatten jede derartige Unterstellung entschieden ab, und man hat umsoweniger Grund, an der Aufrichtigkeit der Ablehnung zu zweifeln, als ja andrerseits mit jeder Ausdehnung der Staatsaufgaben auch der Einfluß und die Thätigkeitssphäre des Landtags wächst, und bei dem innigen Zusammenhang von Budget und Staatsbahn wäre es noch zweifelhaft, wer mehr an Einfluß gewonnen hätte, ob die Regierung oder die Kammern. Dennoch ist es möglich, daß zu der Zeit, gerade in Baden solche politischen Erwägungen eine viel größere Bedeutung einnahmen als man jetzt vermutet.

Die Gründe, welche die Regierung für ihre Adoption des Staatsbahnsystems vorbrachte, sind teils volkswirtschaftlicher, teils staatswirtschaftlicher Natur. Man will einerseits die Untertanen vor Spekulationsverlusten bewahren, man will dem Lande die etwaigen Reinerträge ungeschmälert zukommen lassen, man will die zweckentsprechende Befriedigung des Verkehrsbedürfnisses herbeiführen und dem Lande den Ausbau der ganzen Bahnlinie gewährleisten. Andrerseits trägt man Bedenken, einen Teil der staatlichen Machtvollkommenheit einem Unternehmer zu delegieren, ohne ganz sicher zu sein, daß alle Kautelen gegen den Mißbrauch dieser Macht durch den Unternehmer vorhanden sind. Der springende Punkt ist der: Man will nichts aus der Hand geben, bevor man weiß, was man aus der Hand gibt, man will keine Konzession erteilen aus Besorgnis, es könnten mangels der nötigen Erfahrungen wichtige Bestimmungen zum Schaden des Staates vergessen bleiben und schließlich ist es immer noch Zeit genug, das Unternehmen wegzugeben, wenn der Staat schlechte Geschäfte damit gemacht hat.

Daß der Staat seine Untertanen vor Spielverlusten schützen will, ist gewiß eine lobenswerte Absicht, aber sie führt doch zu nichts; Gelegenheit, sein Geld in Spekulationen los zu werden, hat noch nie gefehlt. Gegen eine allzu eigennützige Betriebsführung des Unternehmers, hätten entsprechende Schutzbestimmungen in der Konzessionsurkunde schon geholfen, besonders, da die öffentliche Meinung den Staat in der Durchführung seiner Kontroll- und Überwachungsmaßregeln wirksam unterstützt hätte. Außerdem stimmt die geäußerte Absicht, den Betrieb eventuell einer Gesellschaft zu übertragen, schlecht zu dem Bestreben, eine möglichst auf gemeinwirtschaftlichen Grundsätzen beruhende Betriebsführung herbeizuführen. Das Eigentum an der Bahn ist in dieser Beziehung irrelevant; ist auch nur der Betrieb dem Privatunternehmer übertragen, so ist privatwirtschaftlichen Übergriffen Tür und Tor geöffnet.

Daß eine allen Anforderungen gerechte Konzessionsurkunde kein Ding der Unmöglichkeit gewesen wäre, dafür bietet das sehr scharfsinnig

ausgearbeitete Schema von Nebenius im »Komiteebericht« den besten Beweis. Dazu kommt noch die Bereitwilligkeit der Newhouseschen Vereinigung, auf alle billigen Forderungen des Staates zugunsten der Allgemeinheit einzugehen. Man hätte sich von dieser Seite allen Kontrollmaßregeln gerne gefügt, man hätte auch Bürgschaft gestellt für den Ausbau der ganzen Bahnstrecke.

Wir wenden uns zu dem letzten der oben angeführten Gründe. Wenn eine Tatsache gegen die Übernahme der Bahn in das Staatseigentum spricht, so ist es die Ungewißheit der guten Entwickelung, die Unsicherheit des Enderfolges. Sind die Resultate des Unternehmens unerwartet günstige, oder liegen wirtschaftspolitische Gründe irgendwelcher Art vor, welche den Übergang einer Privatbahn in den Staatsbetrieb nötig oder wünschenswert machen, so ist es für ein gut geleitetes Staatswesen nicht schwer, zum Ziele zu gelangen; der öffentliche Charakter des neuen Verkehrsmittels bietet Handhaben genug hiefür. Anders aber, wenn der Staat von Anfang an im Besitz der Bahn ist, und die gewünschten Erfolge bleiben aus. Der Staat muß die Privatunternehmung sozusagen zu Hilfe rufen, um ihn aus der Verlegenheit zu ziehen, er ist denen bedingungslos ausgeliefert, die er beherrschen und überwachen sollte.

Das Staatsbahnsystem soll das Endziel, nicht der Ausgangspunkt einer Entwickelung sein. Es kann die ihm innewohnenden Vorzüge erst auf dem durch die Privatbahnperiode vorbereiteten Boden voll und ganz entfalten, es muß sich im Lauf der Zeit gewissermaßen von selbst als das einzig Richtige in die Erscheinung drängen. Es kann nicht Sache des Staates sein, alle Zufälligkeiten und Schwankungen einer noch völlig im Dunkeln liegenden Entwickelung am eigenen Leibe durchzumachen. Die dem Staate oft vorgeworfene Schwerfälligkeit und Hilflosigkeit tritt naturgemäß da am ehesten auf, wo es gilt, einen neuen Wirtschaftszweig gewissermaßen ans Licht zu ziehen und emporzubringen, ohne daß man sich auf irgendwelche Erfahrungen stützen kann. Die dabei unerwartet auftretenden Schwierigkeiten und Zufälligkeiten überwindet der Privatunternehmer viel sicherer und rascher als der Staat. Die Zeit der Einrichtung und Ausführung eines so neuartigen Unternehmens, wie die erste Staatsbahn, stellt sich als eine Übergangsperiode dar, welche die volle Selbsttätigkeit des Staatsorganismus beeinträchtigt und die eigene Kraft bindet, bis das neue Unternehmen von selbst funktioniert. Der Staatseisenbahnbau steht angesichts des zwar wohlgeordneten aber kleinen Staatsbudgets anderen dringenden und wichtigen Aufgaben im Wege und schafft einen Beengungszustand, der die volkswirtschaftliche Entwickelung des ganzen Landes einschnürt.

Alle die eben geschilderten Verhältnisse treffen auf den badischen Staat in seiner Eigenschaft als Erbauer von Eisenbahnen zu. So außerordentlich günstige Resultate der Staatsbahnbetrieb bis zum heutigen Tag in Baden liefert, so ist damit die Frage noch nicht beantwortet, ob Baden nicht besser getan hätte, wenn es den Ausbau seiner wichtigsten Bahnen der Privatunternehmung überlassen und später in günstig gewähltem Augenblick eine Verstaatlichungsaktion eingeleitet hätte, wie Hessen, Preußen, die Schweiz und andere Staaten. Jedenfalls wäre der Ausbau des Netzes viel rascher vor sich gegangen. Unter keinen Umständen hätte ein Privatunternehmer fast 20 Jahre bis zur Vollendung der

Mannheim-Baseler Bahn gebraucht. Eine dahingehende Bestimmung, die im Gründungsgesetz mit oder ohne Absicht ausgelassen wurde, hätte in einer Konzessionsurkunde gewiß nicht gefehlt. Der Bau wäre an allen geeigneten Punkten zugleich begonnen worden und mancher zeitraubende Mißgriff in der Organisation der Bauverwaltung wäre unterblieben. Dem Bau der andern Bahnlinien gingen meist langjährige erfolglose Verhandlungen des Staats mit Privaten voraus, und der Staat baute erst, als ihm jede andere Möglichkeit abgeschnitten war. Wäre aber die Hauptbahn im Besitz einer Gesellschaft gewesen, so hätte z. B. der Schwarzwald und das obere Rheintal trotz geringerer volkswirtschaftlicher Entwickelung viel rascher seine Eisenbahn gehabt, es wäre schon im Intersse des Unternehmers selbst gelegen, diese Zufahrtsstraßen rasch zu bauen. Für die badische Volkswirtschaft wäre die baldige Bahnverbindung an den Bodensee ein wirksames Mittel gewesen, der Konkurrenz der Schweiz, von Württemberg und Bayern wirksam entgegenzutreten. Bei dem verhältnismäßig kleinen Staatsbudget bedeutete die Übernahme des Bahnbaus auf Staatskosten eine schwere Belastung der Finanzen und eine starke Anspannung des Staatskredits, besonders, als es sich alsbald zeigte, daß die Voranschläge sehr viel zu nieder angesetzt waren. Mangel an Barmitteln war öfters die Veranlassung zu ungewünschter Zurückhaltung in der Bautätigkeit, und es wäre gut denkbar, daß die Eisenbahnrüstung dem kleinen Lande zu schwer geworden wäre, wenn nicht der glückliche Ausgang des Krieges 1870/1871 den Staatsfinanzen unerwartete Erleichterung gebracht hätte. Jedoch vom Standpunkt des Staatseisenbahnprinzips aus und im Interesse der Ausbreitung desselben ist die frühzeitige Begründung des badischen Staatsbahnwesens nur zu begrüßen. Baden half damit den vollständigen Sieg der Staatsbahnidee in Deutschland vorbereiten und begründen. Sein Beispiel fand zunächst in Württemberg, Hessen (Main-Neckarbahn) und Bayern Nachahmung und teilweise gestützt auf diese Vorgänge in Süddeutschland kannte später Preußen den Entscheidungkampf gegen seine Privatbahngesellschaften umso wirksamer durchführen.

**Anlage I.**

## Gesetz betr. die Erbauung einer Eisenbahn von Mannheim bis an die Schweizer Grenze bei Basel.

Leopold von Gottes Gnaden usw.

Mit Zustimmung Unserer getreuen Stände haben Wir beschlossen und verordnen, wie folgt:

### Art. 1.

Von Mannheim über Heidelberg, Karlsruhe, Rastatt, Offenburg, Dinglingen und Freiburg bis zur Schweizergrenze bei Basel wird eine Eisenbahn erbaut.

Kehl wird durch eine Seitenbahn mit der Hauptbahn verbunden.

Zwischen den genannten Orten an der Hauptbahn soll dieselbe möglichst nahe am Gebirge, mit besonderer Rücksicht auf die Ausmündungen von Seitenstraßen an den dortliegenden volkreichen Orten hingeführt werden, wo nicht überwiegende Gründe eine Ausnahme rechtfertigen.

### Art. 2.

Der Bau wird auf Staatskosten ausgeführt.

Über die Fortschritte der Bahn und über die Kosten der Arbeiten wird jedem Landtage eine besondere Nachweisung vorgelegt, die enthält, was bis zu dem Zeitpunkt der Zusammenkunft der Stände geschehen ist und in der nächsten Budgetperiode geschehen soll.

### Art. 3.

Der Fahrdamm der Bahn wird zu einem doppelten Schienenweg angelegt, für jetzt aber wird nur ein Schienenweg vollständig ausgebaut.

Der Regierung wird überlassen, auf einzelnen Strecken, wo und wann das Bedürfnis es fordert, den doppelten Schienenweg ausbauen zu lassen.

### Art. 4.

Die zur Ausmittelung des Bahnzuges erforderlichen Vorarbeiten werden sogleich für die ganze Bahnlänge vorgenommen. Der Bau selbst wird in Mannheim begonnen, und an jenen Punkten der Bahnlinie, deren Ausführung voraussichtlich längere Zeit in Anspruch nimmt, namentlich in Rastatt, Freiburg und am Schliengener Berg, baldtunlichst und zwar jedenfalls so früh ins Werk gesetzt, daß die Bahn in ihren Fortschritten nirgends aufgehalten wird.

Gleich nach endgültiger Festsetzung des Bahnzuges wird das dazu erforderliche Grundeigentum für die ganze Linie erworben.

Gegeben etc. etc.

**Anlage II.**

## Gesetz betr. die Kostendeckung.

Leopold von Gottes Gnaden usw.

Mit Zustimmung Unserer getreuen Stände haben Wir beschlossen und verordnen, wie folgt:

Art. 1.

Die Kosten des Baues der Eisenbahn von Mannheim bis an die Schweizergrenze bei Basel nach dem Voranschlage zu dreizehn Millionen Gulden berechnet, werden von der Amortisationskasse bestritten, welche von einer Budgetperiode zur anderen nach dem jeweiligen Bedürfnisse für Zinse und Tilgungsfonds dotiert wird.

Art. 2.

Für den Bauaufwand, der sich während der gegenwärtigen Budgetperiode ergeben dürfte, ist dem Ministerium des Innern ein Kredit bis zu vier Millionen Gulden eröffnet, worüber dasselbe nach Bedürfnis verfügen wird.

Art. 3.

Von der darauf geleisteten Summe sind der Amortisationskasse $3^1/_2$ Prozent Zinse und $^1/_2$ Prozent Tilgungsfonds aus der Staatskasse zu vergüten, die das Finanzministerium im Voranschlage von 90 000 Gulden auf die budgetmäßigen Überschüsse der gegenwärtigen Finanzperiode anweisen wird.

Art. 4.

Insoweit die verfügbaren Mittel der Amortisationskasse zur Leistung der ihr nach Art. 2 obliegenden Verbindlichkeiten nicht zureichen würden, ist sie ermächtigt, unter Beobachtung des Artikels 10 des Gesetzes über die Verfassung und Verwaltung der Amortisationskasse Anleihen zu machen.

Gegeben etc. etc.

**Anlage III.**

## Gesetz betr. die Zwangsenteignung.

Leopold von Gottes Gnaden usw.

Mit Zustimmung Unserer getreuen Stände haben Wir beschlossen und verordnen, wie folgt:

Art. 1.

In bezug auf die Zwangsabtretungen für die Eisenbahn von der hessischen Grenze nach Mannheim und für die Eisenbahn von Mannheim nach der Schweizergrenze, sowie für die Seitenbahn nach Kehl kommen statt der im II. Titel des Gesetzes vom 28. August 1835 enthaltenen Vorschriften folgende Bestimmungen zur Anwendung.

Art. 2.

Wenn die vorgeschlagene Bahnlinie nach ihrer Grundfläche ausgesteckt ist in der Art, daß nach den angebrachten Grenzzeichen sichtbar ist, welche Güter oder Gutsteile zur Anlage der Bahn gefordert werden, so begibt sich eine Kommission in die Gemeinden der durch die Bahnlinie durchschnittenen Gemarkungen, um die etwaigen Einsprachen und Anträge zu prüfen, welche von den beteiligten Eigentümern oder sonst Berechtigten gemacht werden mögen.

Art. 3.

Diese Kommission besteht:

1. aus einem Vorstand, welchen das Ministerium des Innern ernennt;

2. in jedem Bezirke aus dem Beamten oder seinem Stellvertreter;

3. aus einem oder mehreren vom Ministerium des Innern dazu beauftragten Ingenieuren oder Baumeistern;

4. in jeder Gemeinde aus dem Bürgermeister oder dessen Stellvertreter.

Der Kommissionsvorstand kann zur Beratung oder zur Erteilung von Aufklärungen noch andere Personen beiziehen und auch dem Bürgermeister steht das Recht zu, zur Erteilung von Aufklärungen andere der Sache kundige Personen beizurufen.

Art. 4.

Der Tag des Erscheinens der Kommission wird wenigstens acht Tage vorher in den gedachten Gemeinden öffentlich bekannt gemacht mit dem Anhange, daß jeder, welcher gegen die ausgesteckte Bahnlinie gegründete Einsprachen zu machen habe, dieselben bei der Tagfahrt der Kommission vortragen könne.

Die Kommission kann diese Tagfahrt an einem und demselben Orte für mehrere Gemeinden gleichzeitig abhalten.

Art. 5.

Wenn ein bereits bestehender Weg oder Wasserleitungs- oder Abzugskanal, welcher die Bahnlinie durchschneidet, eingehen oder verlegt werden soll, so ist dies an der Stelle, wo der Weg oder Kanal und die Bahnlinie sich

kreuzen, durch öffentlichen Anschlag bekannt zu machen und ferner bei Bestimmung der Tagfahrt in der Gemeinde selbst zu verkünden mit dem Anhang, daß der Kommission auch die etwaigen Einsprachen gegen die Aufhebung oder Verlegung des Weges oder Kanals zur Prüfung vorgetragen werden können.

Art. 6.

Der Vorstand der Kommission kann auch, ehe eine Tagfahrt angeordnet wird, in der Gemeinde verkünden lassen, daß diejenigen, welche gegen die ausgesteckte Bahnlinie oder gegen die etwa beabsichtigte Verlegung eines Weges oder Kanals Einsprache machen wollen, davon innerhalb acht Tagen dem Bezirksamte die Anzeige zu machen haben, indem nur, wenn innerhalb dieser Frist diese Anzeige geschehe, eine Tagfahrt zur Prüfung der Einsprachen durch die Kommission werde angeordnet werden.

Art. 7.

Die in Art. 4 und die in Art. 6 vorgeschriebene öffentliche Bekanntmachung hat in bezug auf die Verbindlichkeiten der Eigentümer der in die ausgesteckte Bahnlinie fallenden Grundstücke dieselben Wirkungen, wie nach § 37 des Gesetzes vom 28. August 1835 die Bekanntmachung, daß der die abzutretende Liegenschaft bezeichnende Plan in dem Rathause niedergelegt sei.

Art. 8.

Erst auf die Vorlage dieser Verhandlungen, welche die Kommission mit ihrem Gutachten an das Ministerium des Innern einsendet, gibt das Staatsministerium das Erkenntnis, welches die Richtung der Bahn nach sicheren Merkmalen bestimmt und da, wo eine Abweichung von der zuerst bezeichneten Bahnlinie (Art. 2) beschlossen wird, dieser ausdrücklich erwähnt.

Das Erkenntnis des Staatsministeriums wird, soweit es jeden Kreis betrifft, durch das Anzeigeblatt des Kreises bekannt gemacht.

Art. 9.

Soweit die Güter und Gutsteile, welche nach der vom Staatsministerium bestimmten Linie zur Herstellung der Bahn erforderlich sind, nicht durch gütliches Übereinkommen erworben werden, sind sie von der Kommission nach ihren Eigentümern, ihrer Lage und ihrem Maße einzeln verzeichnen zu lassen und für jeden Kreis durch das Anzeigeblatt bekannt zu machen.

Art. 10.

Diese Bekanntmachung hat in bezug auf die Abtretungsverbindlichkeit und auf das darauf einzuleitende Entschädigungsverfahren dieselben Wirkungen, wie die im § 22 des Gesetzes vom 28. August 1835 erwähnte Verkündung eines Staatsministerial-Erkenntnisses.

Art. 11.

Wenn außer den zur Anlage der Eisenbahn selbst erforderlichen Grundstücken noch andere Plätze zum Zwecke dieses Unternehmens, z. B. zu Bahnhöfen, zu Verwaltungsgebäuden etc. in Anspruch genommen werden müssen, so sind in bezug auf ihre Abtretung die im Gesetze vom 28. August 1835 enthaltenen Vorschriften anwendbar.

Gegeben etc. etc.

**Anlage IV.**

## Adresse der Stände an die Krone.

Durchlauchtigster Großherzog, Gnädigster Fürst und Herr!

In der achten öffentlichen Sitzung der Zweiten Kammer Höchst Ihrer getreuen Ständeversammlung wurde bei Beratung des Gesetzentwurfes wegen Erbauung einer Eisenbahn von Mannheim bis zur Schweizergrenze bei Basel

I. Hinsichtlich der Richtung der Bahn beschlossen:

In Erwägung der Wichtigkeit der anzulegenden Eisenbahn in staatswirtschaftlicher und vorzüglich in kommerzieller Hinsicht, sowie in Berücksichtigung, daß besonders auch der innere Verkehr durch die Eisenbahn befördert wird, dies aber am besten bewirkt werden kann, wenn die Bahn möglichst über volkreiche Orte geführt wird und die aus den Gebirgstälern tretenden Straßen auf die angemessenste Weise aufnimmt;

in fernerer Erwägung, daß wenn auch durch die Abweichung von der geraden Linie größere Ausgaben verursacht werden, teils die Opfer der finanziellen Rücksichten durch volkswirtschaftliche Interessen gerechtfertigt werden, teils durch den höheren Ertrag der Bahn auch für die größeren Kosten der Erbauung eine Entschädigung begründet wird, —

Eure Königliche Hoheit ehrerbietigst zu bitten: die gewünschte Untersuchung unter Beiziehung lokalkundiger Personen um Abwägung der technischen, finanziellen und volkswirtschaftlichen Rücksichten gnädigst anordnen zu wollen, um zu bewirken; daß

a. die Bahn von Mannheim nach Heidelberg entweder mehr rechts gegen Schwetzingen oder mehr links gegen Seckenheim zu geleitet werde, als in dem Projekt vorgezeichnet ist,

b. daß der Bahnzug über Bruchsal und Durlach geführt werde,

c. daß die Hauptbahn dem Orte Oos, von wo die Straße nach Baden abgeht, mehr als die projektierte Linie zeigt, sich nähern, und daß, wenn sich für die Anlegung einer Seitenbahn von Oos nach Baden eine Aktiengesellschaft bilden sollte, die erforderliche Konzession erteilt werden möchte,

d. daß bei dem Zuge von Freiburg aufwärts durch die Annäherung der Bahn an Krozingen der Nachteil eines zu großen Falles vermieden und die Bahn den bedeutenden Orten an der Straße, sowie dem Münstertale näher komme,

e. daß die gegen die Bahnrichtung durch den Isteiner Klotz geäußerten großen Bedenken durch die Richtung der Bahn durch die Täler auf der östlichen Seite des Schliengener Berges beseitigt und dadurch die großen Vorteile erreicht werden, die Bahn den Städten Müllheim und Kandern und womöglich der Stadt Lörrach mit dem fabrikreichen Wiesentale zu nähern.

II. In bezug auf die Wirkung der Eisenbahn auf dem südöstlichen Teil des Großherzogtums wurde in Erwägung, daß die Bahn von Mannheim nach Basel mit der wahrscheinlichen Fortsetzung nach Südosten dem Verkehr auf den Straßen des Kinzigtales nach Zürich, Schaffhausen und an den Bodensee, Abbruch zu tun geeignet ist, ohne daß die genannten Gegenden einen unmittelbaren Vorteil von der anzulegenden Eisenbahn erhalten, beschlossen:

a. an Eure Königliche Hoheit die ehrerbietigste Bitte zu stellen, die genaue Untersuchung darüber zu verfügen, auf welche Weise den Nachteilen, welche dem südöstlichen Teile des Großherzogs durch die Erbauung der Eisenbahn von Mannheim bis Basel und in der weiteren Fortsetzung nach Südosten drohen, abgeholfen werden kann;

b. unter Beifügung einer Petition mehrerer Bewohner der badischen Seegegend Eure Königliche Hoheit weiter untertänigst zu bitten: daß nach geschehener Voruntersuchung der Inhalt jener Petition in Erwägung gezogen und dem nächsten Landtage eine geeignete Vorlage wegen Abhilfe der dem Seekreis drohenden Nachteile, namentlich durch etwaige gnädigste Erteilung einer Konzession an eine Aktiengesellschaft zur Erbauung einer Eisenbahn aus dem Rheintal an den Bodensee gnädigst angeordnet werden wolle.

Wir legen diese untertänigsten Bitten vor dem Throne Eurer Königlichen Hoheit in tiefster Ehrfurcht nieder.

Karlsruhe, den 12. März 1838.

Im Namen
der untertänigst, treugehorsamsten Zweiten Kammer der Ständeversammlung:

Der Präsident: Mittermaier.

**Anlage V.**

# Staatsvertrag

## vom 10. Januar 1838 betr. die Errichtung einer Main-Neckareisenbahn.

Die unterzeichneten zur Regulierung einer Eisenbahnverbindung zwischen Neckar und Main, von ihren höchsten und hohen Gouvernements ernannten Kommissarien, nämlich:

von seiten des Großherzogtums Baden, der Großherzogliche Obrist von Fischer; von seiten des Großherzogtums Hessen, der Großerzoglich Hessische Geheime Staatsrat Dr. Knapp, und von seiten der freien Stadt Frankfurt, der jüngere Bürgermeister, Senator Dr. Souchay; sind über nachstehende Bestimmungen übereingekommen:

### Art. 1.

Die am Eingange erwähnte Verbindung zwischen Neckar und Main soll durch den Bau einer Eisenbahn von Mannheim nach Darmstadt und von da nach Frankfurt bewerkstelligt werden.

### Art. 2.

Die Hauptstationsplätze dieser Bahn sind bei Sachsenhausen, bei Darmstadt und bei Mannheim zu errichten.

Um die Stadt Mannheim in gehörige Verbindung zu bringen, soll am geeigneten Orte eine stehende Brücke über den Neckar gebaut und der Stationsplatz auf dem linken Ufer dieses Flusses angelegt werden.

Zwischen den Hauptstationen soll die Bahn möglichst in geraden Richtungen geführt; jedoch, was die Bahn von Darmstadt nach Frankfurt betrifft, dabei auf die von derselben in die Taunusbahn zu führende Verbindungsbahn, die erforderliche Rücksicht genommen werden.

### Art. 3.

Die Großherzoglich Hessische Regierung übernimmt es, eine Aktiengesellschaft zu bilden und zu konzessionieren, welche sich dem Bau, der Unterhaltung und dem Betrieb der Eisenbahn von Mannheim bis Frankfurt namentlich auch dem Bau der Neckarbrücke bei Mannheim, und der Stationsplätze auf eigene Rechnung unterzieht.

Die Großherzoglich Badische Staatsregierung und die Freie Stadt Frankfurt werden ihrerseits dieser Gesellschaft, der hessischen gleichförmige Konzessionen, mit Gestattung der Anwendung der Expropriationsgesetze, erteilen, insofern nicht Abweichungen davon, durch spezielle Landesgesetze oder Lokalverhältnisse notwendig erscheinen.

Art. 4.

Unter den Bedingungen, welche der zu bildenden Aktiengesellschaft vorgeschrieben werden, müssen auch folgende enthalten sein:

1. mit dem Bau der im Art. 3 bezeichneten Eisenbahn, nebst ihren Beiwerken, binnen sechs Monaten nach erfolgter Ratifikation dieser Übereinkunft zu beginnen und denselben binnen vier Jahren um so gewisser zu vollenden, als man im entgegengesetzten Falle die Konzession für erloschen erklären wird;
2. Die beiden Bahnstrecken zwischen Darmstadt und Mannheim und zwischen Darmstadt und Frankfurt gleichzeitig in Bau zu nehmen und mit den schwierigsten Baustellen zuerst zu beginnen, damit die Verbindung zwischen den vorgedachten Städten sobald wie möglich hergestellt werden kann;
3. sich mit den Großherzoglich Badischen und Fürstlich Thurn und Taxisschen Postverwaltungen über deren Entschädigungsansprüche zu benehmen und vorbehaltlich der Landes- und Lehnsherrlichen Genehmigung zu vereinigen: auch soll die Eröffnung der in Frage stehenden Eisenbahn für das Publikum nicht früher gestattet werden, als bis die berührten Verhältnisse zu den erwähnten Postverwaltungen entweder durch Vertrag oder durch Entscheid der betreffenden Staatsregierungen reguliert sind, und
4. daß sie, die Gesellschaft, gehalten ist, den Badischen und Frankfurtischen Angehörigen eine Beteiligung an dem Unternehmen durch Subskription auf Aktien zu gestatten.

Der für die badischen Staatsangehörigen zu bestimmende Teil von dem gesamten Aktienkapital, soll sich zu den letzteren wenigstens ebenso verhalten, wie sich die Länge der Bahnstrecke innerhalb des badischen Gebietes zu der Gesamtlänge der Bahn von Mannheim bis Frankfurt verhält.

Der Betrag, der für die Beteiligung der Frankfurtischen Staatsangehörigen zu bestimmenden Aktien, soll wenigstens der Hälfte derjenigen Kosten gleich sein, welche der Bau der Bahnstrecke nebst Beiwerken, von Darmstadt nach Frankfurt, jedoch ohne Abzug des Kostenaufwandes für den bei Darmstadt zu errichtenden Hauptstationsplatz, erfordern wird.

Art. 5.

Die Großherzoglich Badische Staatsregierung erteilt hiermit die verbindliche Zusicherung, für den Gebrauch der bei Mannheim zu erbauenden Eisenbahnbrücke zu keiner Zeit irgend eine Abgabe, weder zum Vorteil des Staates, noch einer Komune etc. zu erheben, oder erheben zu lassen.

Art. 6.

Die Großherzoglich Badische Regierung macht sich ferner verbindlich, in der im Art. 4, Nr. 1 bestimmten Zeit eine Bahnstrecke von Mannheim das Rheintal aufwärts zu erbauen, die in der Länge derjenigen gleichkommt, welche die Gesellschaft zwischen Mannheim und Sachsenhausen erbaut.

Art. 7.

Die beiden im Art. 6 erwähnten Eisenbahnen müssen gleiches Geleise haben und das Betriebsmaterial soll behufs der wechselseitigen Aushilfe möglichst gleich sein.

Art. 8.

Die Tarife für Personen- und Warentransporte sollen mit Rücksicht auf die Interessen des Handelsverkehrs festgesetzt werden. Eine Erhöhung derselben von seiten der Gesellschaft darf nicht ohne Konsens der kontrahirenden höchsten und hohen Staatsregierungen geschehen.

Die der Gesellschaft zu erteilenden Konzessionen sollen auf die Dauer von neunundneunzig Jahren beschränkt werden.

Art. 9.

Bevor mit dem wirklichen Bau der im Art. 6 erwähnten Eisenbahnen begonnen wird, soll ein Zusammentritt von Technikern der beteiligten Staaten stattfinden, um sich die gemachten Erfahrungen und Ansichten über die Ausführungen etc. mitzuteilen.

Art. 10.

Die in bezug auf den Schutz und den Gebrauch der Eisenbahn von Mannheim bis Frankfurt zu treffenden polizeilichen Anordnungen bleiben jeder der kontrahierenden höchsten und hohen Slaatsregierungen innerhalb ihres Gebietes vorbehalten.

Art. 11.

In betreff der Bestätigung der von der Aktiengesellschaft vorzulegenden Statuten wird unter den kontrahierenden höchsten und hohen Staatsregierungen ein Benehmen eintreten.

Art. 12.

Da es die Absicht der Großherzoglich Badischen Staatsregierung ist, zu Erbauung der Eisenbahn durch das Großherzogtum Baden die Mitwirkung ihrer Stände in Anspruch zu nehmen, so behält sie sich deren Zustimmung in Beziehung auf Art. 6 dieser Übereinkunft, in so weit solche nötig ist, bevor.

Art. 13.

Gegenwärtige Übereinkunft soll von den höchsten und hohen Kontrahenten ratifiziert werden und die Auswechselung der Ratifikationsurkunden binnen vier Wochen erfolgen.

Geschehen Frankfurt, den 10. Januar 1838.

| (gez.) v. Fischer | Dr. Knapp | Souchay |
|---|---|---|
| Obrist. | Großherzoglich Hessischer | jüngerer Bürgermeister |
| (L. S.) | Geheimer Staatsrat. | der Freien Stadt Frankfurt. |
| | (L. S.) | (L. S.) |





# Literatur.


1. Verhandlungen der Ständeversammlung des Großherzogtums Baden der Jahre 1831, 1833, 1835, 1837. Protokolle und Beilagen.
2. L. Newhouse: Vorschlag zur Herstellung einer Eisenbahn im Großherzogtum Baden von Basel bis Mannheim und an den Bodensee. Karlsruhe 1833.
3. Karlsruber Zeitung 1833—1838.
4. Allgemeine Zeitung 1833—1838.
5. Dr. C. F. Nebenius: Der deutsche Zollverein, sein System und seine Zukunft. Karlsrube 1835.
6. Bericht des Comités für Eisenbahnen im Großberzogtum Baden an das Großberzogliche Ministerium des Innern. Karlsruhe 1837.
7. Auszug aus dem techniscben Gutacbten des Comités für Eisenbahnen im Großberzogtum Baden. Karlsruhe 1837.
8. Verhandlungen der Ständeversammlung des Großherzogtums Baden am außerordentlichen Landtage 1838. Protokolle und Beilagen. Karlsruhe 1838.
9. L. Newhouse: Einbegleitungsschreiben ehrfurchtsvoller Vorstellung an bobe Zweite Kammer der badischen Stände nm Empfeblung der Reklamation auf Kostenersatz und Renumeration an hohe Staats-Regierung. Mannheim 1839.
10. Tübinger Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft, Jahrgang 1844.
11. Dr. C. F. Nebenius: Kommissionsbericht, die über die Main- und Neckareisenbahn und deren Betrieb geschlossenen Staatsverträge betr. — Beilage 82 zum Protokoll der 9. Sitzung der Ersten Kammer vom 19. Januar 1844. Beilage-Heft 1.
12. Bürger, Deutschlands Eisenbahnen im Jahre 1846. Karlsruhe 1846.
13. Friedrich List's gesammelte Schriften, herausgegeben von Ludwig Häusser. Stuttgart und Tübingen 1850.
14. Friedrich List: Promemoria betr. eine Eisenbahn von Mannheim bis Basel. Freiburg 1852.
15. Dr. Frz. Regenauer: Der Staatshaushalt des Großberzogtums Baden. Karlsruhe 1863.
16. Beck: Nebenius ein Lebensbild. Mannheim 1866.
17. Das Großherzogtum Baden. Karlsruhe 1885.
18. Dr. Rosin: Badische Verfassungsgesetze. Freiburg 1887.
19. Dr. Fr. Wielandt: Das Staatsrecht des Großherzogtums Baden, Freibnrg und Leipzig 1895.
20. Scheyrer: Geschichte der Main-Neckareisenbahn. Darmstadt 1896.
21. Leonhard Müller: Badische Landtagsgeschichte. Berlin 1902.
22. Handwörterbuch der Staatswissenschaften von Conrad etc. II. Auflage. 1901.

